NR 2
(1070)
9
STYCZNIA
1972
CENA 2 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

W numerze: DĘBLIŃSKIE SPOTKANIA TWÓRCÓW LOTNICZYCH ● PO PROSTU PREZES ● RADZIECKIE RAKIETY METEOROLOGICZNE M-100 ● PRZED NAMI MISTRZOSTWA ŚWIATA

Na zdjęciu: O wielkości kół podwozia radzieckiego samolotu komunikacyjnego Il-62 może świadczyć sylwetka dziewczyny. Wraz z koleżankami i kolegami z „Mazowsza" — leciała ona tym Ilem za Ocean.
Zdjęcie: M. KOBRZYŃSKI

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów:
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY
Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.
Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA
Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 1072 A—38

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

OJCZYŹNIE POTRZEBNI SĄ LUDZIE ŚMIALI I ODWAŻNI

SPOTKANIE Z CZOŁOWYMI SPORTOWCAMI LOTNICZYMI ROKU 1971

Gwiazda polskiego szybownictwa Pelagia Majewska przyjmuje gratulacje od wicepremiera Wincentego Kraśki.

U góry: Przedstawiciele władz państwowych i sportowych, kierownictwo i działacze Aeroklubu PRL. Niżej: Nadzieje akrobacji samolotowej — Jerzy Kuźma i Halina Bułka oraz najlepszy nasz spadochroniarz — Edward Ligocki (z prawej).

Zdjęcia: B. Koszewski

29 grudnia ub. r. w Warszawie odbyło się tradycyjne spotkanie kierownictwa i działaczy Aeroklubu PRL z czołowymi sportowcami lotniczymi roku 1971. Na spotkanie przybyli m. in.: wiceprezes Rady Ministrów Wincenty Krąśko, przewodniczący GKKFiT dr Włodzimierz Reczek, sekretarz CRZZ Mieczysław Grad oraz przedstawiciele instytucji współpracujących z lotnictwem sportowym, a także dziennikarze zajmujący się publicystyką lotniczą.

Jeszcze raz, w zagajeniu prezesa APRL gen. bryg. nawig. Władysława Jagiełły, wróciliśmy do sportowych przeżyć minionego roku. Wprawdzie niewiele było imprez najwyższej rangi, ale okres przygotowawczy do tegorocznych mistrzostw świata był udany we wszystkich dyscyplinach lotniczych sportów. Szybownicy przelecieli, na przykład, 636 500 kilometrów, spadochroniarze wykonali blisko 44000 skoków, znacznie rozszerzył się krąg pilotów samolotowych, wzrosły szeregi modelarzy. Obok szerokiej działalności szkoleniowej odnotowaliśmy też w ubiegłym roku sukcesy na arenie międzynarodowej. Szybownicy zwyciężyli w Zawodach Krajów Socjalistycznych, a Henryk Muszczyński odniósł tam zwycięstwo indywidualne w klasie otwartej. Jerzy Ostrowski zdobył tytuł mistrza Europy, a Hipolit Rokicki i Jan Rosiński tytuły wicemistrzów Europy w modelarstwie lotniczym.

Wicepremier Wincenty Kraśko w ciepłych słowach pogratulował szybownikom, pilotom samolotowym, modelarzom i skoczkom spadochronowym sukcesów odniesionych w minionym sezonie i życzył im dalszych osiągnięć. Podkreślił on, że sporty lotnicze mają szczególne miejsce w historii sportu polskiego, ze względu na swe wysokie walory wychowawcze, gdyż zawsze, a teraz szczególnie — stwierdził wicepremier — Ojczyźnie potrzebni są ludzie śmiali i odważni.

Prezes Aeroklubu PRL wręczył medale im. Czesława Tańskiego Tadeuszowi Górze (za rok 1970) i Henrykowi Muszczyńskiemu (za rok 1971).

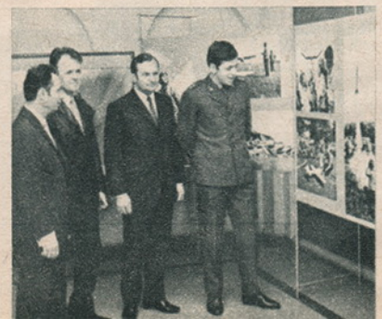
W imieniu czołowych sportowców lotniczych za wyróżnienia podziękował Henryk Muszczyński z Aeroklubu Ostrowskiego.

Czołowi sportowcy otrzymali upominki. Wyróżnieni zostali także publicyści lotniczy, a wśród nich także nasz redakcyjny kolega — red. Jerzy Pomianowski.

(p)

Wyżej: Wśród czołowych sportowców roku — mgr inż. Waldemar Gross (drugi z lewej) — samolotowy mistrz Polski oraz mjr pil. Krzysztof Kaczanowski (trzeci z lewej) — śmigłowcowy mistrz Polski. Niżej: Grupa publicystów lotniczych.

U góry: Trener Józef Dankowski i jego młodzi podopieczni — Stanisław Zientek i Czesław Bednarski. Z prawej: Tadeusz Góra otrzymuje od prezesa APRL medal im. Czesława Tańskiego. Niżej: Nasi czołowi modelarze oglądają plansze w hallu siedziby ZG APRL.



Listy

STUDIA LOTNICZE

Szanowny Panie Redaktorze!

W związku z zainteresowaniem studiami lotniczymi ze strony młodzieży pragnę w imieniu Rady Wydziałowej Zrzeszenia Studentów Polskich Wydziału Mechanicznego, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej przekazać kandydatom garść informacji o tym kierunku studiów.

Studia lotnicze dzielą się na magisterskie i inżynierskie. Studia magisterskie, które trwają 5 lat, posiadają następujące specjalności: samoloty i śmigłowce; silniki lotnicze, osprzęt i automatyka lotnicza; aparatura przemysłowa; energetyka jądrowa, maszyny i urządzenia energetyczne; mechanika stosowana.

Studia inżynierskie, trwające 4 lata, mają specjalności: samoloty, maszyny i urządzenia energetyczne, energetyka przemysłowa.

Przez trzy lata (6 semestrów) na kursie magisterskim, a przez dwa lata (4 semestry) na kursie inżynierskim, studia dla wszystkich specjalności odbywają się wspólnie, po czym następuje podział na specjalności. Na specjalności „Samoloty i śmigłowce" studenci uczą się projektowania elementów płatowców oraz opracowywania konstrukcji z punktu widzenia aerodynamiki. Na specjalności „Silniki" studenci uczą się konstruowania silników ze szczególnym uwzględnieniem silników lotniczych. Na specjalności „Osprzęt i automatyka lotnicza" studenci zapoznają się z metodami obliczania zespołów sterowania automatycznego, projektowania osprzętu lotniczego oraz przyrządów pokładowych. Specjalność „Samoloty" na studiach inżynierskich posiada podobny profil do specjalności „Samoloty i śmigłowce" na studiach magisterskich, ze zwiększeniem nacisku na technologię wytwarzania płatowców.

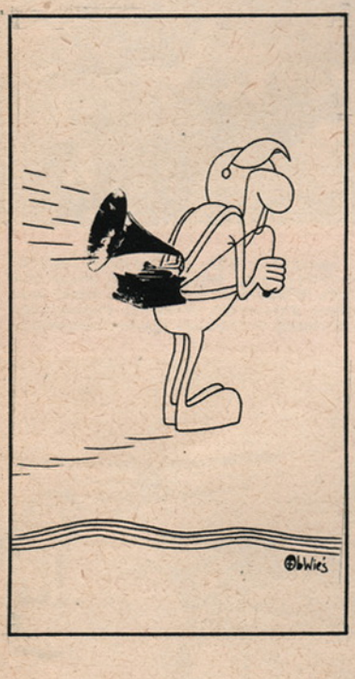
Absolwenci studiów magisterskich znajdują zatrudnienie w instytutach badawczych, biurach konstrukcyjnych, zakładach doświadczalnych, w kierownictwie i organizacji produkcji. Absolwenci studiów inżynierskich zostają zatrudnieni w produkcji lub w laboratoriach badawczych. Absolwenci specjalności lotniczych mają możliwość zatrudnienia w następujących zakładach: WSK Świdnik, WSK Mielec, WSK Rzeszów, WSK Okęcie, ZS Bielsko-Biała, Instytut Lotnictwa, PLL LOT oraz (jako wysokiej klasy specjaliści) w innych zakładach i ośrodkach badawczych w kraju.

Warunki przyjęcia na studia: posiadanie świadectwa maturalnego, pomyślnie zdany egzamin wstępny z matematyki, fizyki i języka obcego.

Bliższych informacji udziela **Zespół Informacyjny dla Kandydatów** na nasz wydział przy Komisji Nauki Rady Wydziałowej Zrzeszenia Studentów Polskich Wydziału Mechanicznego, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej — **Warszawa, ul. Nowowiejska 24 (Gmach Aerodynamiki, pok. 207)** tel. 21007-802.

Zachęcając młodszych kolegów do podejmowania studiów lotniczych, pozostaję z poważaniem

WOJCIECH MĄDRY



NA NASZYM HORYZONCIE

MINISTERSTWO Obrony Narodowej ogłasza ochotniczą rekrutację kandydatów m. in. do następujących akademii wojskowych i wyższych szkół oficerskich.

- **WOJSKOWEJ AKADEMII TECHNICZNEJ im. J. Dąbrowskiego w Warszawie;**
- **WYŻSZEJ SZKOŁY OFICERSKIEJ WOJSK RAKIETOWYCH I ARTYLERII im. gen. J. Bema w Toruniu;**
- **WYŻSZEJ SZKOŁY OFICERSKIEJ WOJSK OCHRONY PRZECIWLOTNICZEJ im. por. M. Kalinowskiego w Koszalinie;**
- **WYŻSZEJ OFICERSKIEJ SZKOŁY RADIOTECHNICZNEJ im. kpt. S. Bartosika w Jeleniej Górze.**
- **WYŻSZEJ OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ im. J. Krasickiego w Dęblinie.**

Od kandydatów do akademii wojskowych i wyższych szkół oficerskich wymagane są następujące warunki:

— obywatelstwo polskie;

— odpowiednie wartości moralne i polityczne;

— zdolność do służby wojskowej w charakterze kandydata na żołnierza zawodowego, stwierdzona orzeczeniem właściwej wojskowej komisji lekarskiej;

— stan wolny;

— ukończenie szkoły średniej, uprawniającej do studiów w szkołach wyższych;

— nieprzekraczalny wiek: 23 lata.

Dodatkowym warunkiem przyjęcia do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej jest posiadanie przez kandydatów odpowiedniej zdolności fizycznej i psychicznej do służby w lotnictwie, stwierdzonych przez specjalistyczną wojskową lotniczą komisję lekarską.

W kilku wyższych szkołach oficerskich (WSOWRiArt., WSOWOPlot.) prowadzi się również profil studiów w specjalności oficerów politycznych. Na powyższy profil studiów przyjmowani są kandydaci o zainteresowaniach humanistycznych, spełniający warunki przyjęcia do WSO. Absolwenci tego profilu studiów otrzymują dyplom ukończenia zawodowych studiów humanistycznych. Przewiduje się, że będą oni mogli ukończyć studia magisterskie na skróconych kursach wydziału pedagogicznego Wojskowej Akademii Politycznej.

Kandydaci ubiegający się o przyjęcie do jednej z wymienionych szkół, składają podania-ankiety, adresowane do komendanta wybranej szkoły za pośrednictwem właściwego (według miejsca zamieszkania) powiatowego, miejskiego lub dzielnicowego sztabu wojskowego, a kandydaci z wojska drogą służbową za pośrednictwem dowódcy jednostki, w której pełnią służbę. Formularze podań-ankiet otrzymywać można w powiatowych sztabach wojskowych lub w sztabach jednostek wojskowych.

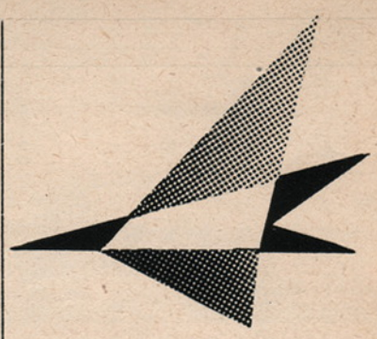
Do podania-ankiety należy załączyć:

— wyciąg z aktu urodzenia;

— świadectwo szkolne (w oryginale), stwierdzające posiadanie wymaganego wykształcenia. Uczęszczający do ostatniej klasy szkoły średniej mogą przedstawiać odpowiednie zaświadczenie, stwierdzające uczęszczanie kandydata do danej klasy. Świadectwo maturalne przedstawiają w tym przypadku zaraz po jego uzyskaniu;

— poświadczenie obywatelstwa polskiego w przypadku, gdy kandydat nie posiada dowodu osobistego lub tymczasowego zaświadczenia tożsamości (tylko kandydaci spoza wojska);

— 2 fotografie o wymiarach 3 x 4 cm.



Kandydatów obowiązuje egzamin wstępny z zakresu szkoły średniej obejmujący: wiadomości o Polsce i świecie współczesnym (ustny), matematykę (pisemny i ustny), fizykę (pisemny), obrany język obcy (rosyjski, niemiecki, francuski lub angielski) oraz próbę sprawności fizycznej i badanie psychotechniczne. Kandydatów na studia w specjalności oficerów politycznych zamiast egzaminu z fizyki obowiązuje egzamin z historii Polski.

Egzaminy wstępne oraz próba sprawności fizycznej i badania psychotechniczne odbędą się: w WOSL — w drugiej połowie czerwca, a w WAT i pozostałych szkołach w lipcu 1972 r.

Termin składania podań wraz z dokumentami o przyjęcie do WAT i WOSL upływa z dniem 20 KWIETNIA, a do pozostałych szkół z dniem 15 MAJA 1972 r.

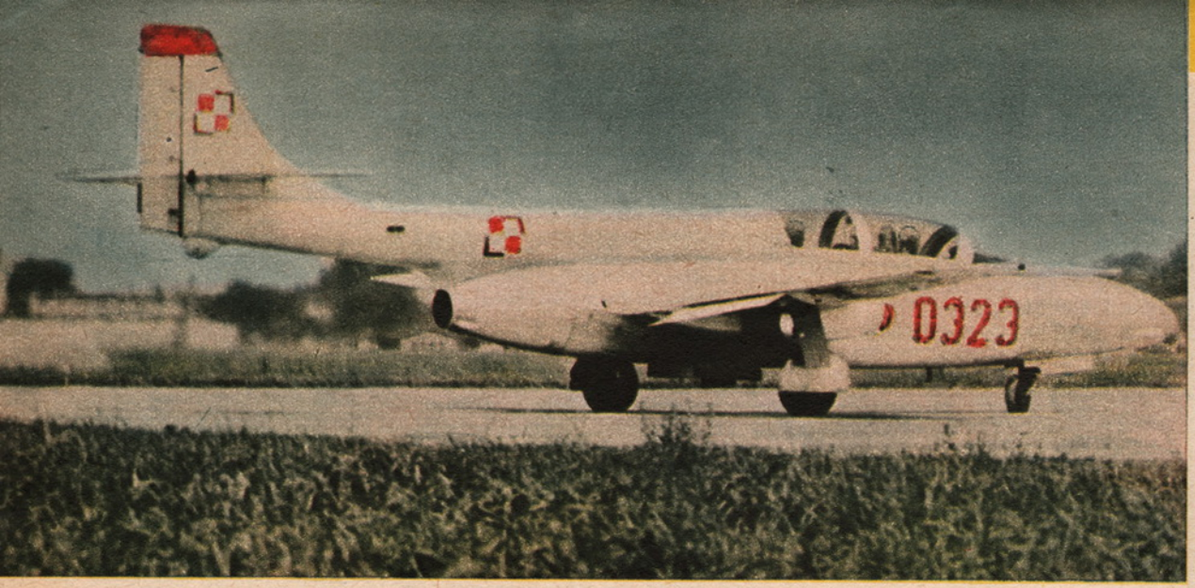
Bliższych informacji udzielają powiatowe, miejskie i dzielnicowe sztaby wojskowe oraz komendy szkół i akademii wojskowych. Znaleźć je także można w specjalnych informatorach.

ZOKOLIC planety Mars stale napływają nowe informacje. Odległość ponad 130 mln km sygnał radiowy pokonuje w kilka minut. Ale niniejsza wiadomość o pierwszych zdjęciach wykonanych przez radziecki próbnik kosmiczny „Mars-3" dotrze do naszych Czytelników dokładnie po 408 godzinach. W drugiej połowie grudnia ub. roku gazety moskiewskie „Izwiestia" i „Prawda" opublikowały zdjęcia planety Mars wykonane z odległości około 50 tys. km (o tym czy Mars jest fotogeniczny, mogą się przekonać Czytelnicy oglądając oryginalne zdjęcia zamieszczone na stronie 10 bieżącego numeru). Lot dwóch próbników radzieckich „Mars-2" i „Mars-3" oraz wykonanie niezwykle skomplikowanych zadań było — trzeba to wyraźnie podkreślić — najważniejszym wydarzeniem naukowo-technicznym roku ubiegłego. Próbnik „Mars-2" 27 listopada po raz pierwszy w historii astronautyki dostarczył na planetę Mars zasobnik, wewnątrz którego umieszczona była flaga z godłem Związku Radzieckiego. Próbnik „Mars-3" w dniu 2 grudnia 1971 r. dostarczył na Marsa podzespół, który łagodnie wylądował na powierzchni planety. Przedsięwzięcie to zostało wykonane również po raz pierwszy. Nowe radzieckie próbniki mają zupełnie inną konstrukcję niż dawny „Mars-1". Najbardziej charakterystyczne cechy to: stosunkowo niski kadłub, dwa prostokątne ekrany z ogniwami słonecznymi, duża paraboliczna antena kierunkowa oraz osadzony bezpośrednio na wierzchu kadłuba kulisty podzespół lądujący (automatyczna stacja marsjańska), przykryty osobliwym stożkowym „kapeluszem". Stożkowa osłona była ważnym, doskonale przemyślanym, hamulcem aerodynamicznym umożliwiającym bezpieczne wejście w atmosferę marsjańską, w której dopiero rozpoczynał pracę najpierw spadochron mały, czyli pilocik, a potem główny. I tyle migawkowych spostrzeżeń po obejrzeniu pierwszych rysunków próbnika „Mars-3".

Z innych spraw trzeba wspomnieć, że przeprowadzony 5 grudnia start z Gujany rakiety „Diamant-B" z nowym satelitą D. 2. A — „Polaire" na pokładzie nie powiódł się. Drugi stopień rakiety nośnej nie pracował właściwie i satelita nie wszedł na orbitę okołoziemską. Warto dodać, że był to pierwszy tego rodzaju przypadek po siedmiu udanych startach doskonałej rakiety francuskiej „Diamant-B". Wielka to strata dla francuskiej myśli technicznej, większa niż straty materialne, które prasa francuska ocenia na 44 mln franków (30 mln satelita i 11 mln rakieta oraz przeprowadzenie startu). Nie dokonano również zapowiedzianego na 6 grudnia startu rakiety „Atlas-Centaur" z drugim już satelitą łącznościowym typu „Intelsat-IV". Start nastąpił dopiero 19 grudnia. Okazało się bowiem, iż 4 grudnia rakieta „Atlas-Centaur" wyniosła satelitę-szpiega (tak, tak, o tym już pisze się zupełnie otwarcie na Zachodzie), który nie osiągnął przewidzianej orbity na skutek wadliwego toru lotu rakiety. Wykrycie i usunięcie uszkodzenia w drugiej identycznej rakiecie zahamowało na 13 dni start satelity cywilnego.

17 grudnia umieszczono na orbicie okołoziemskiej nowego satelitę radzieckiego z serii „Kosmos", oznaczonego numerem 468. Tu trzeba przypomnieć, że 16 marca roku bieżącego minie pełne dziesięć lat od chwili startu satelity „Kosmos-1" i równocześnie narodzin wielkiego programu badania okołoziemskiej przestrzeni kosmicznej. Blisko pół tysiąca sztucznych obiektów kosmicznych jest dowodem niezwykłej konsekwencji w realizowaniu programu naukowego i badawczego — dodajmy: wypełnianego również dla potrzeb gospodarki narodowej. Przy okazji krótka informacja o „Interkosmosie-5", który od 2 grudnia obiega Ziemię i który przecież wywodzi się z rodziny „Kosmosów". Otóż w pracach przygotowawczych i badaniach naukowych prowadzonych przy pomocy tego satelity uczestniczyli uczeni z CSRS, którzy zbudowali przyrząd do rejestracji neutronów i protonów. Przyrząd przygotowano w Instytutach Fizyki Doświadczalnej Uniwersytetu Praskiego i Uniwersytetu Moskiewskiego. Ponadto trzy ośrodki naukowe: Instytut w Koszycach (Słowacja), Instytut w Pradze i Instytut w Moskwie opracowały wspólnie specjalny odbiornik.

P. E.



Polski samolot odrzutowy TS-11 „Iskra" na lotnisku dęblińskim.

DĘBLIŃSKIE SPOTKANIA TWÓRCÓW LOTNICZYCH

KLUB TWÓRCÓW LOTNICZYCH

ZJAZD organizacyjny twórców lotniczych z całego kraju odbył się w maju 1969 r, we Wrocławiu. Na nim to postanowiono powołać stowarzyszenie twórcze skupiające pisarzy, publicystów, filmowców, naukowców, muzyków, plastyków oraz fotografików zainteresowanych tematyką lotniczą. Inicjatywa, ze wszech miar słuszna, uzyskała życzliwe poparcie władz partyjnych, cywilnych i wojskowych. We wrześniu 1970 r. Zarząd Główny Aeroklubu PRL nadał Klubowi regulamin. W dniach 17 i 18 października 1970 r. miał miejsce we Wrocławiu Zjazd Konstytucyjny Klubu Twórców Lotniczych, na którym wybrano Zarząd Krajowy KTL oraz jego prezesa — Janusza Meissnera. W dniach 18 i 19 grudnia 1971 r. odbyło się spotkanie członków KTL w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie.

„Wiążemy duże nadzieje z Klubem Twórców Lotniczych" — mówili członkom KTL podchorążowie Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej i szkoły chorążych w Dęblinie podczas spotkań zorganizowanych przez kierownictwo szkoły. Spotkania w siedmiu grupach, reprezentujących różne kierunki twórczości, upłynęły w atmosferze nacechowanej troską obu stron o rozwój zarówno literatury, filmu, fotografiki, jak i plastyki o tematyce lotniczej. Spotkania przeciągnęły się poza czas przewidziany programem. Twórców żegnano nie tylko ciepłymi słowami, ale również kwiatami. Zawiązano nici sympatii. Zaowocuje ona na pewno w przyszłości. Oczywiście zależeć będzie to od obu stron. Podchorążowie zapraszali, twórcy obiecali, że przyjadą ponownie do Dęblina w okresie letnim. Przez kilka miesięcy przybędzie podchorążym wrażeń, będą więc mieli o czym opowiadać pisarzom.

Spotkania z podchorążymi przeprowadzone 18 grudnia 1971 r. były jednym z elementów zainicjowanej współpracy Klubu Twórców Lotniczych z Wyższą Oficerską Szkołą Lotniczą w Dęblinie. O współpracy, która może przynieść oczekiwane efekty twórcze, mówiono na spotkaniu kierownictwa KTL z kierownictwem WOSL. Przedstawiono potrzeby WOSL i możliwości urzeczywistnienia ich przez członków KTL. W wyniku wszechstronnej dyskusji uzgodniony został wstępnie program długofalowej współpracy KTL i WOSL. Fakt ten napawa optymizmem, że inicjatywa Zarządu Krajowego KTL nawiązania współpracy z WOSL była słuszna, a co za tym idzie dyktowała ją chęć zbliżenia członków KTL z wojskowym szkolnictwem lotniczym.

W murach dęblińskiej uczelni, 18 i 19 grudnia 1971 r., zorganizowano trzecie już z kolei — po dwóch we Wrocławiu — spotkanie twórców lotniczych. Było lepsze od poprzednich, ale na pewno jeszcze niedoskonałe. Spotkanie warsztatowe przeprowadzono przy udziale 32 członków. Aktualnie KTL zrzesza 92 twórców o różnych zainteresowaniach lotniczych. Spotkanie zaszczycił swą obecnością komendant Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie gen. bryg. pil. dr Józef Kowalski.

Podstawą do dyskusji stało się sprawozdanie sekretarza Zarządu Krajowego KTL Zbigniewa Pelczarskiego. Obejmowało ono okres od października 1970 r. do grudnia 1971 r. W tym samym okresie — nie trzeba tego ukrywać — KTL napotykał i nadal napotyka na trudności organizacyjne, wynikające z jego pionierskiej działalności. Składa się na to wiele przyczyn. Klub Twórców Lotniczych jest przede wszystkim organizacją młodą i zarazem nową, której efekty pracy uwidocznią się, jak przypuszczam, dopiero za kilka lat. Nieustannie bowiem krystalizują się formy działalności KTL. Zacieśniają się kontakty z Polskimi Liniami Lotniczymi, Wojskami Lotniczymi i przemysłem lotniczym. Są to jednak na razie początki współpracy.

Do tej pory najkorzystniej układa się współpraca z Zarządem Głównym Aeroklubu PRL. Klub bowiem organizacyjnie związany jest z lotnictwem sportowym. Dzięki grudniowemu spotkaniu dęblińskiemu i rozmowom przeprowadzonym z kierownictwem szkoły należy uznać nawiązaną współpracę z WOSL za korzystną dla obu stron i dalece zaawansowaną. Nim jednak uzgodnione zostaną wszystkie sprawy związane z pracą twórczą dla WOSL, upłynie jeszcze kilka miesięcy. Trzeba opracować program pobytu twórców w szkole, a także przeznaczyć na ten cel odpowiednie środki finansowe. W sumie — wszystko to wymaga czasu.

Już po spotkaniu w Dęblinie członkowie Zarządu Krajowego KTL przeprowadzili dalsze korzystne rozmowy w Warszawie, tym razem z kierownictwem przemysłu lotniczego.

Rozmowy, konsultacje, podpisywanie umów o współpracę, to dopiero początek działalności KTL, wstęp do właściwej, oczekiwanej i potrzebnej pracy dla kraju wszystkich twórców lotniczych, której efektem końcowym mają być publikacje, filmy, fotogramy, względnie dzieła plastyczne.

Śmiałe zamierzenia oraz inicjatywy Zarządu Krajowego KTL nie zawsze kończą się powodzeniem. Trudności, z którymi się boryka KTL, są jednak coraz częściej pokonywane. Napawa to nadzieją wszystkich członków, że KTL krzepnie organizacyjnie, że przekroczył już barierę dojrzewania, że coraz energiczniej i śmielej przystępuje do działania. Nie znaczy to, że na wszystkich odcinkach zamierzonej pracy uzyskał poziom zadowalający.

Dużym sukcesem Zarządu Krajowego KTL jest na pewno ogłoszony konkurs na opowiadanie lotnicze i reportaż lotniczy. Konkursy tego rodzaju są jedną z istotnych i bardzo potrzebnych form twórczości zaangażowanej, tej twórczości, której plonem mogą być prace o dużych walorach artystycznych, pozwalające na ich późniejsze wydanie w formie książkowej.

W czasie pobytu w Dęblinie rozmawiałem z wieloma twórcami, pytając ich jakie prace złożyli w wydawnictwach, nad czym aktualnie pracują i jakie mają plany pisarskie na najbliższą przyszłość. Nie wszyscy członkowie KTL przyjechali do Dęblina, nie wszyscy twórcy, którzy piszą na tematy lotnicze, są członkami KTL. O zamierzeniach niektórych członków KTL dowiedziałem się od sekretarza ZK KTL Zbigniewa Pelczarskiego. O pracy pozostałych pisarzy, jak również o twórczości filmowej, fotograficznej i plastycznej, poinformuję czytelników oddzielnie.

Co wydają i nad czym pracują członkowie Klubu Twórców Lotniczych?

Pytanie to zapewne niejednokrotnie zadawali sobie nie tylko nasi czytelnicy, ale także sami twórcy, często nie wiedząc co tworzą ich koledzy.

Zacznę od warsztatu pisarskiego **Władysława Kisielewskiego**, który opublikował do tej pory wiele ciekawych książek. Dla Wydawnictwa MON napisał pracę p.t. **„Polscy lotnicy w bitwie o Atlantyk"**. Ukaże się ona w serii wydawniczej „Bitwy, Kampanie, Dowódcy". Będzie to książka obejmująca działalność wszystkich polskich dywizjonów na Zachodzie, uczestniczących w bitwie o Atlantyk. Z kolei dla Ludowej Spółdzielni Wydawniczej przygoto-

Powyżej: W prezydium spotkania KTL w Dęblinie zasiedli: Od lewej — komendant WOSL gen. bryg. pil. dr Józef Kowalski, p.o. prezes ZK KTL Władysław Kisielewski (stoi) oraz sekretarz ZK KTL Zbigniew Pelczarski. Poniżej: Podchorążowie przygotowują się do ćwiczeń w skokach spadochronowych.

wał książkę o drogach lotników polskich, które pokonywali, aby uzyskać przydział do jednostek lotniczych i dalej walczyć z wrogiem. Dzieje dróg lotniczych obejmą cały okres wojny od 1939 do 1945 r. Tytuł tej książki jest wiele mówiący: **„Podróż bez biletu“.** Dla Wydawnictwa „Pojezierze“ napisał książkę p.t. **„Przez wszystkie piekła“.** Bohaterem tej opowieści, zresztą bardzo niezwykłej, jest pilot Luftwaffe Hubert Garbe, który jednocześnie pracował dla polskiego wywiadu. On to zamiast bomb na Anglię — jak twierdzi autor — zrzucał tajne dokumenty. Hubert Garbe zginął w Powstaniu Warszawskim walcząc przeciwko hitlerowcom. Oddzielną pozycją jest książka p.t. **„Wspólne szlaki“** dla wydawnictwa w Kijowie. W książce tej autor opisuje losy lotników polskich i radzieckich. Ze wznowień Władysława Kisielewskiego ukażą się: **„Skrzydlate fatum“** i **„Żywe torpedy“.** Aktualnie pracuje nad dziejami lotników, a właściwie ich losami od 1938 do 1970 r. Jej tytuł: **„Podziękowanie za walkę“.**

Nie mniejsze zamierzenia warsztatowe ma również **Kazimierz Sławiński,** autor licznych książek, które stały się następnie podstawą scenariuszy filmowych. I tak dla Wydawnictwa Łódzkiego napisał **„Awantur lotniczych ciąg dalszy“.** Jest to kontynuacja przygód lotniczych, których dał początek pierwszy tom, a które w drugim tomie zamkną się na roku 1967. Z kolei dla „Naszej Księgarni“ przygotował wspomnienia 12 lotników. Nosić one będą tytuł **„Wrzesień we wspomnieniach lotniczych“.** Natomiast dla Wydawnictwa „Iskry“ napisał książkę obejmującą okres od września 1939 do maja 1945, której tytuł brzmi: **„Finał wojny we wspomnieniach lotników“.** Dla „Interpressu“ pisze **„Zarys historii lotnictwa polskiego“,** która ukaże się w językach polskim, angielskim, francuskim i rosyjskim. Ponadto w serii wydawniczej „Bitwy, Kampanie, Dowódcy“ ukaże się **„Bitwa o Pomorze“** (liczne fragmenty lotnicze) oraz w serii „Tygrys“ tomik p.t. **„Startujemy o świcie“.** Będą to dzieje Ludowego Lotnictwa Polskiego w operacji berlińskiej. Obie książeczki wyjdą nakładem Wydawnictwa MON. Na koniec wypada dodać, że aktualnie Kazimierz Sławiński przygotowuje powieść młodzieżową z okresu minionej wojny p.t. **„Od szybowca do bombowca“.**

Znany z ciekawej pracy na temat działań ludowego lotnictwa polskiego w operacji berlińskiej **Czesław Krzemiński** przygotował dla Wydawnictwa MON pracę pod tytułem **„Dowodzenie lotnictwem w II wojnie światowej“.** Będzie to książka o sposobach i metodach dowodzenia jednostkami, związkami taktycznymi i operacyjnymi w okresie minionej wojny. W „Interpressie“ złożył książkę p.t. **„Droga bojowa polskich eskadr na wschodzie“.** Praca ta mówi o powstaniu i działaniach Ludowego Lotnictwa Polskiego. Natomiast dla Wojskowego Instytutu Historycznego przygotowuje **„Doświadczenia ze współdziałania lotnictwa z wojskami pancernymi“,** a dla „Książki i Wiedzy“ pracę p.t. **„Lotnictwo polskie w walce o Pomorze Zachodnie“.**

Dla Wydawnictwa MON napisał książkę **Andrzej Morgała,** której tytuł brzmi: **„Polskie samoloty wojskowe 1918—1939“.** Są to monografie samolotów produkcji krajowej i zagranicznej, na których latali Polacy. Dla tego samego wydawnictwa przygotowuje monografię samolotu **Po-2 — Andrzej Grala.** Zebrał unikalne materiały i dokumenty o tym samolocie, o którym na ogół się sądzi, że jego konstrukcja i historia są dobrze opracowane.

Popularyzator wiedzy lotniczej **Zbigniew Jankiewicz** złożył w Wydawnictwie Poznańskim pracę p.t. **„Powstanie i upadek Luftwaffe“.** Książka składa się z dwóch części (I — od 1920 do 1945; II — od 1945 do 1971). Dla Wydawnictwa MON napisał **„Łodzie latające“** (od powstania do dnia dzisiejszego) oraz dla Wydawnictw Komunikacji i Łączności **„Samoloty wielosilnikowe“.** Jest to praca o przeszłości, teraźniejszości i przyszłości tego typu samolotów. Ponadto dla Wydawnictwa Poznańskiego przygotowuje książkę p.t. **„Druga wojna światowa w powietrzu“.**

Druga z kolei książka **Jana Jokiela** nosić będzie tytuł **„Wróciłem najkrótszą drogą“.** Są to wspomnienia cichociemnego. Ukażą się nakładem Wydawnictwa PAX. Pierwsza książka tego autora p.t. **„Polacy w bitwie o Wielką Brytanię“,** która szybko została rozprzedana, jest obecnie po uzupełnieniu i rozszerzeniu, przygotowaniu do wydania drugiego.

Bogdan Bartnikowski złożył w Wydawnictwie MON zbiór opowiadań lotniczych p.t. **„Spojrzenie w niebo“,** natomiast **Wiesław Fuglewicz** dla tego samego wydawnictwa pisze **„Siedem gwiazd“.** Będzie to zbiór opowieści o pierwszych siedmiu Bohaterach Związku Radzieckiego.

Dla Wydawnictwa PAX **Wacław Król** napisał książkę p.t. **„Polskie skrzydła nad Londynem 1940“,** a obecnie pracuje nad książką współczesną z lat 1958—1960.

Do publikacji przygotowywana jest praca zbiorowa pod kierownictwem **Izydora Kolińskiego.** Jej tytuł: **„Lotnictwo polskie w latach międzywojennych“.** Ponadto Izydor Koliński pracuje nad folderem **„W służbie polskiego nieba“.**

Ponadto Andrzej Celarek przygotowuje **„Dzieje polskiego lotnictwa morskiego“; Bogusław Witkowski** dla Naszej Księgarni napisał **„Szybciej niż echo“.** Będzie to popularna książka dla młodzieży o samolotach odrzutowych; natomiast **Adam Zientek** zakończył pisać opowiadania p.t. **„Z notatnika oblatywacza“.**

Jan Adamczewski przygotowuje tom opowiadań o tematyce lotniczej p.t. **„Niebieski ptak“,** a **Jerzy Korczak** tom opowiadań ze środowiska pilotów (tytuł jeszcze nie ustalony). **Antoni Chojcan** napisał **„Psychologię dla spadochroniarzy“,** a **Witold Francuziak** przygotowuje książkę p.t. **„Lotnictwo poznańskie lat 1919—1945“. Zbigniew Pelczarski** pisze **„Wspomnienia dęblińskie“,** obejmujące okres lat 1945—1947, a **Edmund Cichosz „Zarys dziejów samolotu“. Ryszard Gomólka** przygotował do wydania tomik wierszy o tematyce lotniczej p.t. **„Pragnienie gwiazd“,** zaś **Jerzy Gotowała** zakończył pracę nad dwoma książkami. Pierwsza z nich to powieść p.t. **„Powrót“,** druga jest zbiorem opowiadań p.t. **„Prawo ciążenia“. Jan Celek** pracuje nad książką p.t. **„Dzieje dęblińskiej szkoły lotniczej“.** Będzie to rozszerzone i uzupełnione wydanie pracy poprzedniej, której bardzo mały nakład został szybko wyczerpany.

Nad **„Słownikiem terminów lotniczych“** pracuje **Ludwik Jabłoński** (około 10 tysięcy terminów), a **„Podróże lotnicze Wietnam — Chiny — ZSRR“** przygotowuje **Edward Rurowski.**

W niedalekiej przyszłości czytelnik otrzyma ponad czterdzieści książek o tematyce lotniczej, nie mówiąc już o tytułach wielu innych autorów, których planów wydawniczych jeszcze nie znamy. Zaprezentowane wyżej tytuły książek świadczą o pracy twórczej członków KTL, o ich prężności pisarskiej, o ich przynależności do Klubu. Nie chcą być członkami tylko z nazwy.

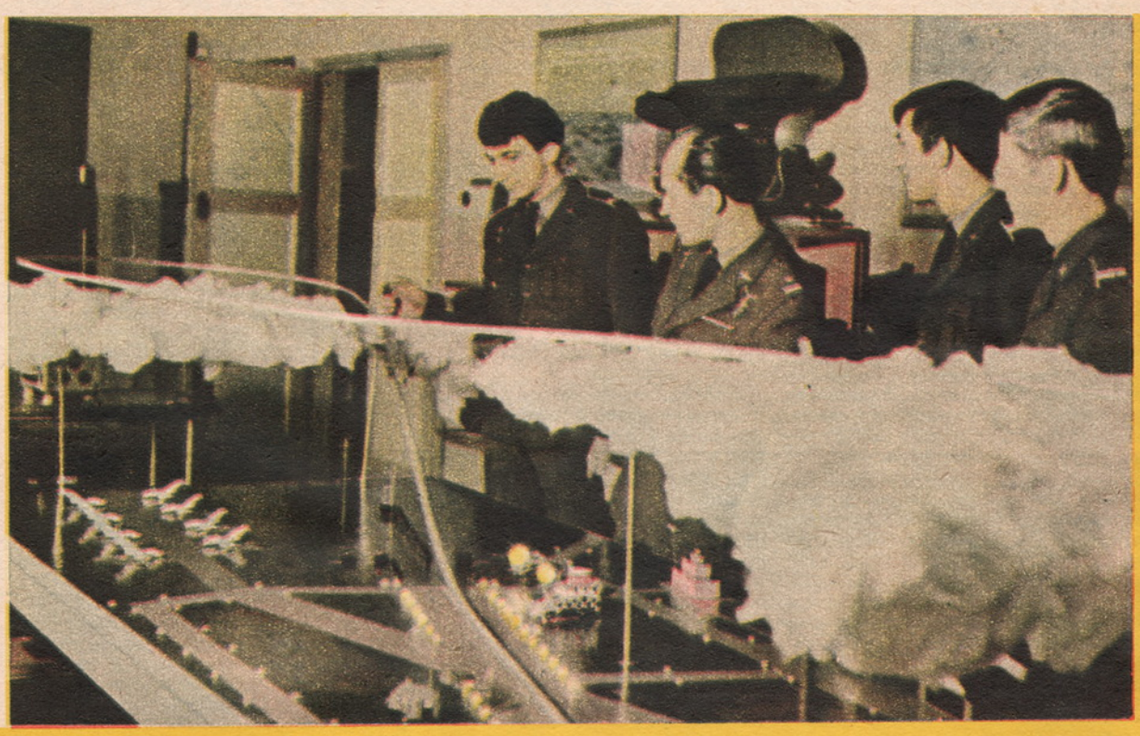
Problemów związanych z twórczością lotniczą jest dużo. Wiele z nich trzeba jak najszybciej rozwiązać. Do najważniejszych zaliczam:

- powołanie do życia oddziałów Klubu Twórców Lotniczych w miastach, w których mieszka około dziesięciu członków KTL,
- nawiązanie ścisłej współpracy z Wojskami Lotniczymi, Polskimi Liniami Lotniczymi LOT, przemysłem lotniczym oraz wydawnictwami, które podejmą się publikowania książek napisanych przez członków KTL,
- wprowadzenie do programu Polskiego Radia i TV stałych audycji o tematyce lotniczej.

Temat spotkania dęblińskiego (jak również sprawy związane z działalnością KTL) nie został przeze mnie całkowicie wyczerpany. Powrócę do niego innym razem.

TADEUSZ MALINOWSKI

Powyżej: Na czterech zdjęciach prezentujemy członków Klubu Twórców Lotniczych podczas spotkania dęblińskiego. Poniżej: Podchorążowie w czasie zajęć w szkole dęblińskiej.
Zdjęcia: M. Kalinowski (2), J. Toboiski (1), B. Koszewski (5).



Po prostu prezes...

Prezes Aeroklubu Białostockiego mgr Czesław Łojko. Zdjęcie: M. Nikiciuk

DROGI do lotnictwa nie muszą być, na szczęście, typowe... Był rok 1956. Kurator województwa białostockiego mgr Czesław Łojko przyjmował delegację działaczy miejscowego aeroklubu. Nie bez zaskoczenia słuchał ich propozycji, ba — nalegań, aby objął przewodnictwo nowych władz klubu. Kurator jednak wahał się, nie ukrywał swoich obiekcji, choć lotnicy przedstawiali argumenty całkiem, całkiem rzeczowe. Nie mógł im wszak zaprzeczyć, że mają wspólny obiekt zainteresowania — młodzież, a sprawę kształtowania jej charakterów i postaw podobnie uważają za najważniejszą. Zgadzało się również i to, że kurator znał już oraz cenił działalność aeroklubu, jak i to, że z zadowoleniem oglądał lotnicze modelarnie w wizytowanych szkołach oraz chwalił tę formę politechnizacji. Wreszcie — musiał przyznać — udzielał się społecznie w wielu organizacjach, a szczególną słabość miał do sportu.

Zastrzeżenia jednak kuratora miały także swoje uzasadnienie. Zawsze uważał i pogląd ten popierał osobistym przykładem, że praca społeczna to przede wszystkim konkretna robota, a nie „figurowanie" czy „reprezentowanie". Tak też widział ewentualnie swoją rolę we władzach aeroklubu. I dlatego właśnie przed pozytywną odpowiedzią, którą miał chęć dać tym zapalonym i miłym ludziom, wstrzymywał go fakt, że dotychczas nie zetknął się bliżej z lotnictwem sportowym, że jego życiowa droga nie prowadziła przez lotniska...

Nie licząc lat młodzieńczych, które poświęcił na edukację w zawodzie nauczycielskim i szkołę podchorążych w Brześciu, oraz okresu wojny, który po kampanii wrześniowej (walczył pod Wieluniem) przeżył w oflagu, całe życie Czesława Łojko wypełniała praca pedagogiczna. Uczył w szkołach rodzinnego Polesia i na terenie dzisiejszego województwa białostockiego, a po wojnie na Śląsku, skąd trafił ponownie do Białegostoku, skierowany do pracy w administracji szkolnej.

Długo trwały rozmowy delegacji aeroklubu z kuratorem. Skróćmy jednak tę historię sprzed lat piętnastu. Ważny bowiem jest jej pozytywny finał. Mgr Czesław Łojko został prezesem Aeroklubu Białostockiego. Lotnicy postawili na swoim i... teraz to szczególnie dobrze widać — mieli znakomitego nosa. Do dnia dzisiejszego bowiem nieprzerwanie pracami zarządu klubu kieruje ten sam człowiek i — zgodna to ocena wszystkich członków A. Białostockiego — z niesłabnącą energią.

W ubiegłym roku Aeroklub Białostocki obchodził swoje 25-lecie. Przez większą zatem część swojej historii klub ten działał pod prezesurą Czesława Łojko i właśnie okres ten znamionują największe osiągnięcia. Na przykład w czasie pierwszej kadencji klub dysponował tylko skromnym baraczkiem, a od kilku już lat na krywlańskim lotnisku stoi solidny hangar z odpowiednim zapleczem. W tym miejscu można by przytaczać liczby wylatanych godzin, wyszkolonych uczniów, wymieniać przeprowadzone imprezy. Wszystko bowiem, co składa się na bogaty dorobek Aeroklubu Białostockiego, można w ten czy inny sposób wiązać z osobą jego prezesa. To oczywiste. Ale czy to jest najbardziej właściwy sposób charakteryzowania człowieka? Popatrzmy zatem na prezesa Aeroklubu Białostockiego z innych stron.

Zacznijmy od tego, że pedagogiczne talenty Czesława Łojko, jego znajomość psychiki ludzkiej i to coś, co nazywa się sztuką kierowania, stanowią główną przyczynę, że skomplikowane przecież układy: działacze społeczni — personel etatowy — piloci w Aeroklubie Białostockim zazębiają się tyle już lat bez zgrzytów. Nie znane są tu nie tylko — wybaczcie brzydkie słowo — rozróbki, ale tak zwane stosunki międzyludzkie w ogóle układają się miło i pomyślnie. Dlatego, choć w ciągu ostatniego roku zmieniło się tylu kierowników aeroklubów, w Białymstoku nadal pozostał Jan Jagodzik. Podobnie też, o ile drogą naturalnego awansu nie przeszli do lotnictwa komunikacyjnego, sanitarnego czy gospodarczego, wierni klubowi są instruktorzy i mechanicy. Stabilność kadry w aeroklubie jest wyjątkowa. Socjolog mógłby tu zaobserwować ciekawe, a pozytywne zjawiska.

Wierny swojej największej pasji w życiu — pracy z młodzieżą, Czesław Łojko i w tym kierunku nacelował pracę Aeroklubu Białostockiego. I nie gdzie indziej, a właśnie do Białegostoku, zapraszani byli czołowi piloci — m.in. Majewska i Makula — na spotkania z młodymi sympatykami lotnictwa. W tymże województwie działa szereg uczniowskich kół lotniczych, a wyróżniające się w tym zakresie szkoły, do których należy Technikum Mechaniczne w Białymstoku, Liceum Ogólnokształcące w Wysokiem Mazowieckiem i Szkoła Podstawowa w Nurcu pow. Siemiatycze, są oczkiem w głowie prezesa Łojko. To właśnie on, doświadczony pedagog, stale przypomina działaczom klubowym zajmującym się kołami w szkołach, że zainteresowań młodzieży nie można rozwijać „na siłę", że nie wolno narzucać jej programu działania z góry i zmuszać do „wykazywania się" w sprawozdaniach. Równocześnie jednak słusznie zwraca uwagę, że praca jest jednym z podstawowych czynników wychowawczych także u młodego pilota. Dlatego lotniskowa stołówka zaopatruje się w jarzyny i warzywa we... własnym ogródku, w którym zgodnie pracują społecznie piloci — uczestnicy obozów oraz etatowy personel klubu. Korzystają zresztą sami na tym, gdyż przy tej samej stawce wyżywieniowej ilość i jakość pokarmów jest lepsza niż w innych aeroklubach.

W efekcie tej szeroko zakrojonej pracy wychowawczej Aeroklubu Białostockiego prezes Łojko ma czasem kłopoty, gdy... interweniują u niego rodzice kandydatów, którzy nie zostali (np. na badaniach lekarskich) zakwalifikowani na naukę pilotażu. Tego typu kłopoty jednak prezesa nie martwią...

Aktualnie, jako przewodniczący WKKFiT, mgr Czesław Łojko kieruje sportem i turystyką w województwie białostockim. Problemów w tej dziedzinie jest bez liku. I z setkami tysięcy turystów, którzy walą nad jeziora augustowskie. I z tysiącami młodych wycieczkowiczów, którzy pragną w Białowieskiej Puszczy złapać żubra za rogi. I z trenerami, którzy żądają podwójnych gaż. I ze sportowcami, którzy nagle giną i cudownie odnajdują się w innych województwach w innych klubach. I z innymi sportowcami, którzy dokładnie wiedzą (w złotych polskich), czego chcą od sportu. I z poważnym odsetkiem młodych ludzi, którzy mają wady postawy lub płaskostopie... Kiedy boryka się z tymi wszystkimi przeciwnościami prezes Łojko, to rośnie u niego miłość do lotników sportowych. Do instruktorów, którzy pracują „na okrągło" z pełnym zaangażowaniem, do sportowych pilotów — prawdziwych amatorów, którym radość sprawia samo latanie, do działaczy lotniczych którzy nie kaperują i nie liczą na żadne apanaże albo wyjazdy zagraniczne.

Może właśnie dlatego na lotnisku, częściej aniżeli gdzie indziej, prezes Łojko pozwala sobie na marzenia o tym, co chciałby dokonać w swojej pracy. O tym, aby we wszystkich szkołach prowadzono prawidłowo zajęcia wychowania fizycznego, o tym, aby we wszystkich nowo budowanych osiedlach (a jest już taki precedens!) powstawały równocześnie ośrodki rekreacyjne dla młodzieży, a może i baseny, o tym, aby sport przynosił ludziom jak najwięcej radości. I nie ważne są tu formy organizacyjne — warte są, na przykład, poparcia sekcje sportowe przy domach kultury. Marzy też prezes i o tym, aby jedna z „siłowni" stanęła na lotnisku, gdyż — jego zdaniem — z kondycją pilotów i skoczków nie jest najlepiej, nikt jakoś o tym nie myśli.

Czy spełnią się marzenia prezesa? Jest wiele ku temu danych. Także wskazuje na to: energia, zapał, zdecydowanie, z jakim na co dzień działa Czesław Łojko. Jego główne hasło brzmi — działać, nie biadolić. Wszystkie aerokluby, jak wiadomo, cierpią na niedostatek funduszów. W Białymstoku jednak z tego powodu nie narzekają, a myślą i pracują. W pustym hangarze (sprzęt na starcie) zorganizowali mecz bokserski. Pokazy — przeprowadzane na lotnisku w Krywlanach i w terenie — też przynoszą zyski. Pomagają im — w uznaniu wyników szkolenia i treningu — wszystkie władze. Z okazji 25-lecia otrzymał aeroklub od WKKFiT nowy ciągnik, tak użyteczny na lotnisku, oraz radiostacje RS-3. Dokładają i własnych starań — sami wybudowali skocznię, biorą udział we wszystkich imprezach o charakterze masowo-propagandowym, wożą piłki na najciekawsze mecze itd. itp. Utrzymują ścisłą więź z władzami powiatowymi i kołami lotniczymi w terenie.

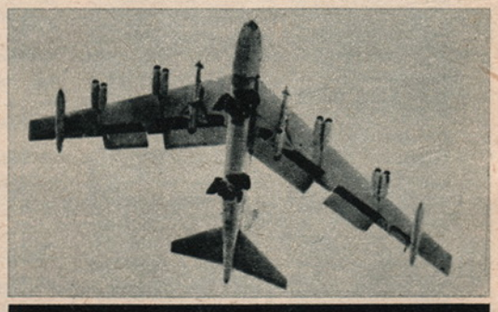
A kiedy setki młodych chłopców biega po lotnisku z latawcami, kiedy Aeroklub Białostocki chwalą zaś za bezawaryjność w szkoleniu, dobre wyniki w LPW i podstawowej nauce pilotażu, to prezes Łojko myśli, jakby tu w Białymstoku zorganizować wielki wyczyn, aby reprezentanci klubu zaczęli się liczyć, no, na początek, choćby w mistrzostwach Polski...

Łatwość w nawiązywaniu kontaktów z ludźmi, bezpośredniość, sportowa postawa, śmiałość w precyzowaniu sądów, szczerość — wszystkie te cechy powodują, że chciałoby się na chwilę zapomnieć o poważnych stanowiskach prezesa Łojko i określić go po prostu, jak to zwykło się między ludźmi mówić: swój chłop. I, oddając całą należną cześć partyjnej i społecznej postawie prezesa Łojko, chyba właśnie to jest również przyczyną, że jest on wybierany do władz lotnictwa sportowego i zarządów organizacji społecznych w województwie białostockim, że dzięki swojemu prezesowi Aeroklub Białostocki ma ścisły kontakt z TPPRem, LOKiem, ZHP, TPD, a nawet... Towarzystwem Kultury Świeckiej. (Pom)

PS. W końcu ubiegłego roku mgr Czesław Łojko, prezes Aeroklubu Białostockiego otrzymał Honorowe Wyróżnienie Roku „Błękitne Skrzydła — 1971" od redakcji tygodnika „Skrzydlata Polska", za całokształt ofiarnej działalności społecznej w polskim lotnictwie sportowym, a szczególnie w Aeroklubie Białostockim.

UTRACONE POZYCJE STRATEGICZNYCH SAMOLOTÓW BOMBOWYCH

Vulcan B-2. Brytyjski bombowiec strategiczny z pociskiem powietrze—ziemia „Blue Steel".



B-52 „Stratofortress". Najbardziej znany amerykański bombowiec strategiczny.

EFEKTEM końcowym rozwoju lotnictwa z punktu widzenia zasięgu i mocy niszczącej stał się strategiczny samolot bombowy. Masowe zastosowanie tego rodzaju samolotów w II wojnie światowej decydowało o sile i efektywności strategicznych bombardowań głębokiego zaplecza przeciwnika. Pierwsza bojowa postać broni jądrowej — lotnicze bomby atomowe użyte na Hiroszimę i Nagasaki — w sposób wyraźny zwiększyła możliwości strategicznych samolotów bombowych i ich rolę w działaniach wojennych. Uzbrojone w broń jądrową stały się głównym i najpotężniejszym środkiem amerykańskiej doktryny wojennej. Rozwój tej broni, wynikający z celów tej doktryny, zapowiadał bardzo dynamiczny wzrost lotnictwa strategicznego i jego niezagrożony

MONOPOL NA STRATEGICZNE BOMBARDOWANIA

Udokumentowawszy swą rolę w II wojnie światowej, a następnie udoskonalone i uzbrojone w broń jądrową, wkroczyły bombowce strategiczne w lata pięćdziesiąte nie zagrożone w swej roli. Były jedynym systemem broni zdolnym do jądrowych bombardowań głębokiego zaplecza.

Wydawało się wówczas, że rysujące się perspektywy rozwoju broni rakietowej w niczym nie zagrożą przez wiele lat ich dominującej roli. W Stanach Zjednoczonych AP i Wielkiej Brytanii, które jako jedyne na Zachodzie dysponowały lotnictwem strategicznym, wskazywano, że ciężkie i średnie samoloty bombowe odgrywać będą dominującą rolę przez co najmniej 20 lat. Dlatego też w państwach tych, dążąc do materialnej podbudowy teorii strategii nuklearnej, skoncentrowano główny wysiłek na pracach badawczych i produkcji strategicznych samolotów bombowych oraz broni jądrowej dla nich.

W Stanach Zjednoczonych AP rosła wielotysięczna flota, uzbrajana w ciężkie samoloty bombowe typu B-36 (największy bombowiec świata), a następnie typu B-52 oraz średnie typu B-47 i B-58. Wielka Brytania rozbudowała swoje lotnictwo bombowe w oparciu o samoloty typu „V" („Valiant", „Vulcan" i „Victor"), a Francja przystąpiła do prac wstępnych nad samolotem „Mirage—IV".

Monopol lotnictwa strategicznego na bombardowanie głębokiego zaplecza utrzymywał się praktycznie do końca lat pięćdziesiątych. Stany Zjednoczone AP doprowadziły na początku lat sześćdziesiątych stan swojego lotnictwa strategicznego do około 2000, a W. Brytania do około 200 samolotów bombowych. Był to szczytowy okres amerykańsko-brytyjskiego lotnictwa strategicznego, ale jednocześnie był to początek kolejnego okresu, w którym nastąpiła utrata przez bombowce strategiczne monopolu na jądrowe uderzenia oraz spadek roli lotnictwa strategicznego. Broń rakietowa — konkurent samolotów bombowych — opuszczała hale i przypuściła

RAKIETOWY ATAK NA BOMBOWCE

Specyficznie przyjęty i zinterpretowany, a następnie wykorzystany przez Zachód — głównie przez Stany Zjednoczone AP — fakt wystrzelenia w 1957 r. przez Związek Radziecki pierwszego sputnika stanowił punkt zwrotny w rozwoju strategicznych środków walki na Zachodzie. Amerykanie zaskoczeni osiągnięciami radzieckiej techniki rakietowej przetransportowali ten fakt na płaszczyznę militarną i rzekomego zagrożenia ze strony obozu socjalistycznego, stwarzając w ten sposób u siebie właściwy klimat do najbardziej rozwiniętych po dzień dzisiejszy zbrojeń. Dokonali gwałtownego zwrotu i przesunięcia głównego ciężaru badań i produkcji z samolotów na strategiczną broń rakietową. Taki sam kurs przyjęli Brytyjczycy.

W brytyjskiej „Białej księdze" z 1957 r. zapowiedziano, że samoloty bombowe staną się w niedalekiej przyszłości zbędne, a ich rolę i zadania całkowicie przypadną broni rakietowej. Wprawdzie zapowiedź brytyjska z tamtego okresu niespełniła się w pełni do dnia dzisiejszego, niemniej jednak świadczyła wówczas o zdecydowanym kursie na rakiety balistyczne.

Kurs na rakiety wywołał stosunkowo silną opozycję, ze zrozumiałych względów wywodzącą się głównie z lotnictwa strategicznego. Wskazywała ona, że rakiety balistyczne są bronią nową, nie sprawdzoną w działaniach wojennych, wrażliwą na zniszczenie, o małej celności i ślepą. Domagano się utrzymywania silnego lotnictwa bombowego oraz kontynuowania prac nad nowymi dla niego samolotami.

Opozycja nie potrafiła jednak zmienić oficjalnego kursu na rakiety, w których amerykańscy stratedzy upatrzyli możliwość zdobycia przewagi nad Związkiem Radzieckim w dziedzinie strategicznych środków walki. Rakietowy atak na samoloty bombowe był więc przesądzony.

W pierwszej połowie lat sześćdziesiątych Stany Zjednoczone AP w sposób nadzwyczaj gorączkowy i nieskoordynowany wprowadziły w uzbrojenie pierwszą generację rakiet balistycznych („Atlas", „Titan", „Thor", „Jupiter"), które jak się później okazało przedstawiały sobą mierną wartość bojową. Zainstalowano je na naziemnych odkrytych wyrzutniach, łatwych do wykrycia i wrażliwych na zniszczenie. Miały one małą celność i wymagały długiego okresu czasu na przygotowawcze czynności do odpalenia.

Uderzenie pierwszej generacji rakiet w samoloty bombowe nie zrobiło wśród nich istotnych spustoszeń. Wprawdzie samoloty straciły monopol na głębokie bombardowania, lecz ograniczone możliwości broni rakietowej przesądziły o tym, iż lotnictwo strategiczne nadal dzierżyło koronę, na której były wypisane główne zadania amerykańsko-brytyjskich sił strategicznych. Broń rakietowa zadowoliła się rolą pomocniczą, lecz przygotowywała się do drugiego uderzenia, które wykonała w drugiej połowie lat sześćdziesiątych.

W tym okresie wprowadzono w uzbrojenie drugą generację rakiet w znacznie większej ilości i o zdecydowanie większych możliwościach bojowych. Rakiety tej generacji zainstalowano na atomowych okrętach podwodnych i w podziemnych wyrzutniach. W ten sposób stały się one trudniejsze do wykrycia i zniszczenia, a mając znacznie lepsze parametry bojowe od poprzednich, przejmowały stopniowo zadania od samolotów bombowych.

Drugi atak broni rakietowej na samoloty bombowe zakończył się dla niej zwycięsko. Konsekwencją tego było dość masowe wycofywanie z uzbrojenia lotnictwa strategicznego samolotów bombowych. W Stanach Zjednoczonych AP i Wielkiej Brytanii stan samolotów w tym lotnictwie zmniejszył się na przestrzeni lat sześćdziesiątych około czterokrotnie. W tym samym czasie ilość rakiet balistycznych zwiększyła się ponad dziesięciokrotnie. Strategiczne samoloty bombowe straciły nie tylko monopol na bombardowanie głębokiego zaplecza, ale zostały też zmuszone do oddania swej strategicznej korony jądrowej. Rakiety stały się dominującym systemem broni w strategii Zachodu, a samoloty bombowe znalazły się

W CIENIU RAKIET BALISTYCZNYCH

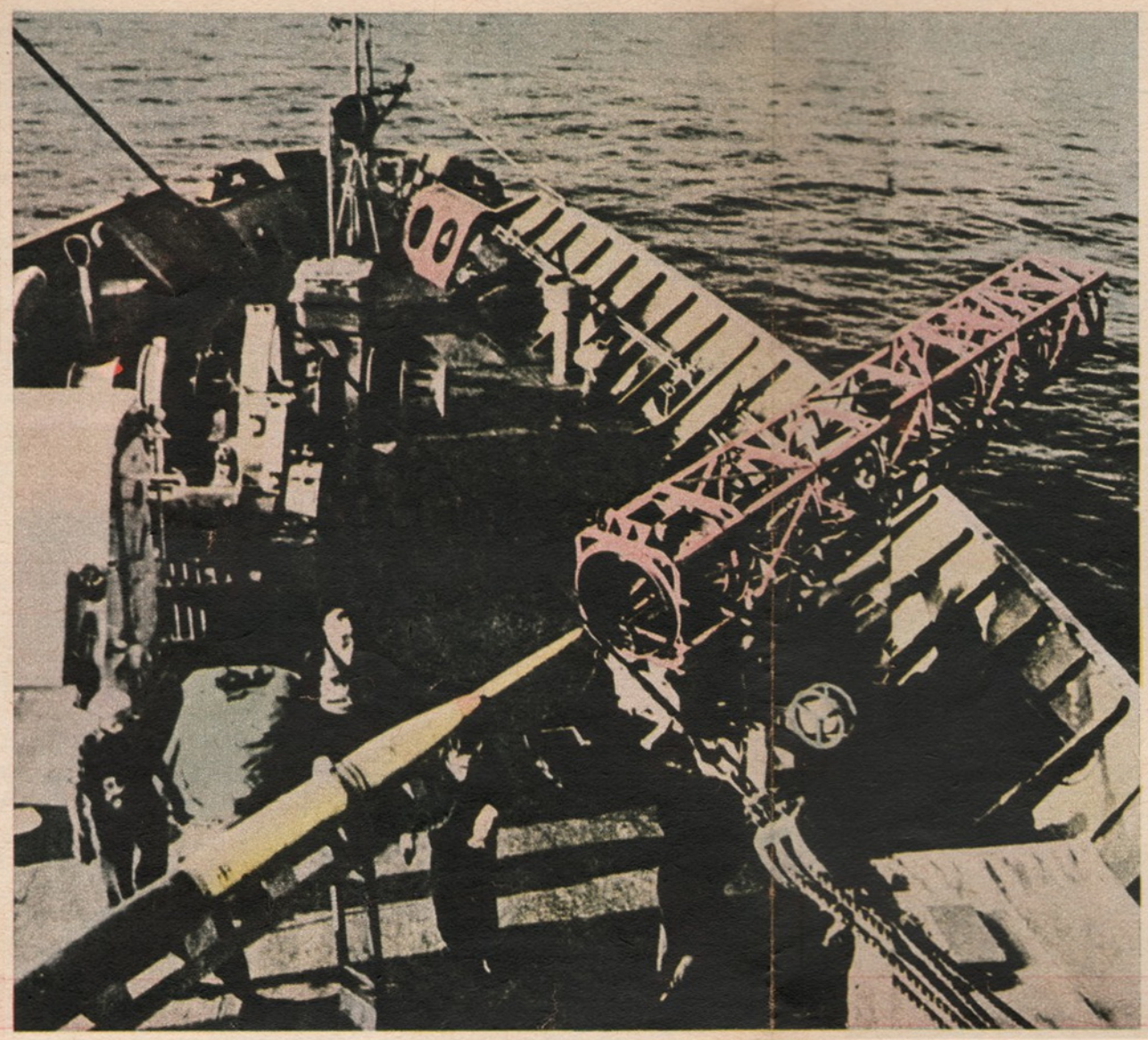
Przegrawszy wojnę z rakietami balistycznymi, samoloty bombowe muszą się zadowolić pomocniczą rolą w siłach strategicznych. Dające się określić perspektywą rozwoju broni rakietowej nie wskazują na to, aby samoloty bombowe miały całkowicie skapitulować i zniknąć z uzbrojenia na Zachodzie. Doktryna imperialistyczna nie rezygnuje z żadnego możliwego do zastosowania systemu broni. Jej twórcy znaleźli pewien zakres zadań dla samolotów bombowych.

Amerykańska agresja w Indochinach jest przykładem zastosowania lotnictwa strategicznego w wojnie ograniczonej. O wykonywanych w niej zadaniach przez samoloty B-52, dowództwo i piloci lotnictwa strategicznego na ogół milczą, nie tylko dlatego, że są one realizowane w sposób antyhumanitarny i ludobójczy, co wywołuje zrozumiałe oburzenie światowej opinii publicznej. Przemilczają działalność samolotów B-52 też dlatego, że są one wykorzystywane do typowych zadań lotnictwa taktycznego (pola walki), a na ten rodzaj lotnictwa piloci lotnictwa strategicznego przez wiele lat patrzyli z góry, z piedestału swej wielkości. Wyrośli powołani i szkoleni do wykonywania zadań najwyższej rangi — strategicznych z użyciem ładunków jądrowych o olbrzymiej sile niszczenia. Wciągnięci do agresywnej wojny w Indochinach, wykonują najbardziej czarną robotę w amerykańskim lotnictwie wojskowym.

Egzystencja samolotów bombowych i ich rozwój w cieniu rakiet balistycznych jest chyba przesądzony w zachodniej strategii na wiele lat. Strategia ta zakłada bowiem, że w różnych wojnach istnieć będzie pewien zakres zadań, których wykonanie bronią rakietową jest niemożliwe, niecelowe lub nieekonomiczne. To stanowi oparcie dla bombowców i daje im szansę przetrwania przynajmniej przez następne dziesięciolecie, chociaż ilościowo stan ich będzie prawdopodobnie nadal stopniowo spadał. Jest to więc w istocie szansa na rozwój jakościowy, a nie ilościowy, gdyż era wielotysięcznych flot bombowców już prawdopodobnie przeminęła. Nastąpiła era wielotysięcznego arsenału rakietowego, której hołduje zachodnia doktryna wojenna. Era brzemienna w skutkach nie tylko w przypadku uruchomienia tego arsenału, lecz również ciążąca na ekonomice świata. Być może rozmowy SALT złagodzą te groźne dla świata następstwa strategicznych zbrojeń.

Ppłk dypl. EDWARD WÓJCIK

RADZIECKIE RAKIETY METEOROLOGICZNE M-100



Przygotowywanie rakiety meteorologicznej M-100 do odstrzału z pokładu statku badawczego. Z prawej — start rakiety ze s

O radzieckich rakietach meteorologicznych pisano niemało już od wielu lat w publikacjach poświęconych badaniom górnych warstw atmosfery. Ostatnio jednak zaszedł fakt, który spowoduje niewątpliwie jeszcze szersze zainteresowanie tymi rakietami: radzieckie rakiety meteorologiczne typu M-100 stały się obiektem eksportowym. Numer 12 kwartalnika-biuletynu „MPI", wydawanego przez radziecką agencję eksportową „Maszpriborintorg" i rozsyłanego (w pięciu wersjach językowych) na cały świat, zamieścił wśród opisów różnych eksportowych urządzeń meteorologicznych — również obszerny artykuł na temat rakiety M-100. W tym samym numerze biuletynu podano informacje o pocisku „Elbrus-2" i rakietach „Abłako" i „Ałazań", służących do oddziaływania na chmury celem zapobiegania opadom gradowym.

Rakieta meteorologiczna do sondowania górnej atmosfery M-100 od dawna już wystawiona była na widok publiczny na Wystawie Osiągnięć Gospodarki Narodowej ZSRR w Moskwie. Tam też podana była jej ogólna charakterystyka techniczna. W biuletynie „MPI" znajdujemy jednak szereg dalszych szczegółów.

Tak więc charakterystyki liczbowe rakiety są następujące:

Długość — 8,25 m

Średnica — 0,25 m

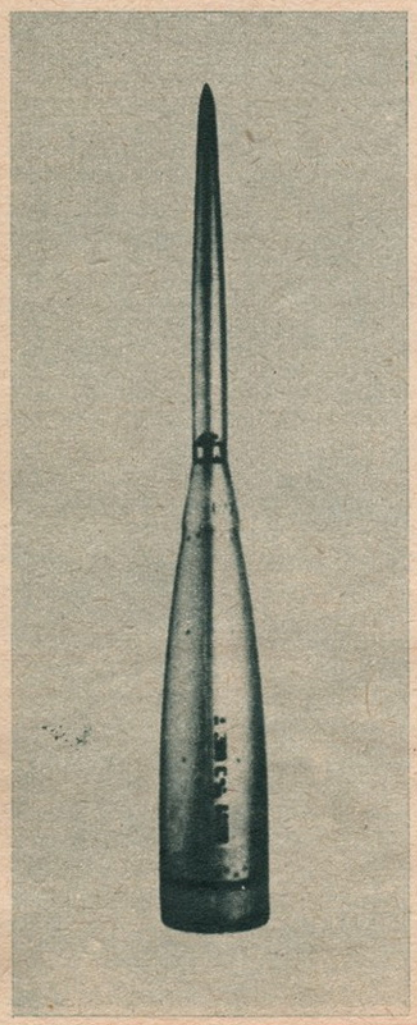
Ciężar startowy — 480 kg

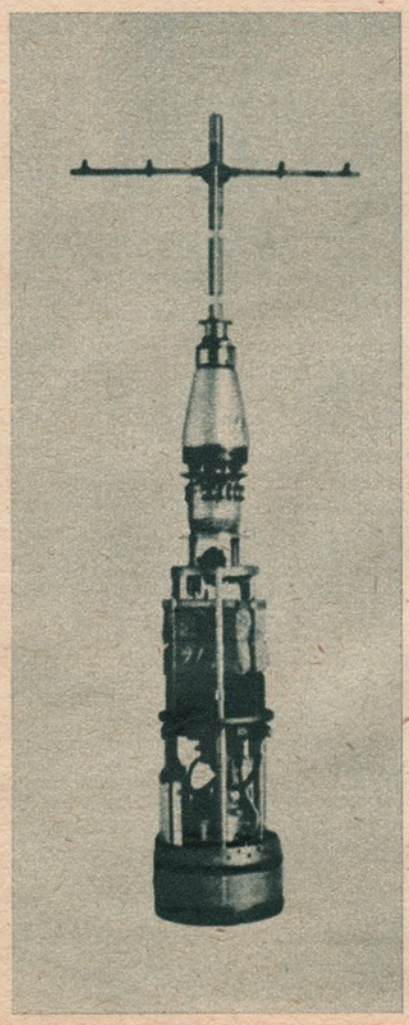
Ciężar ładunku użytecznego — 15 kg

Ciężar głowicy ze spadochronem — 55,9 kg

Maksymalna wysokość lotu głowicy — 100 km.

Głowica rakiety M-100 i umieszczona w niej aparatura pomiarowa. Z prawej — widoczne są rozchylone wsporniki, na których zamocowano termometry oporowe.

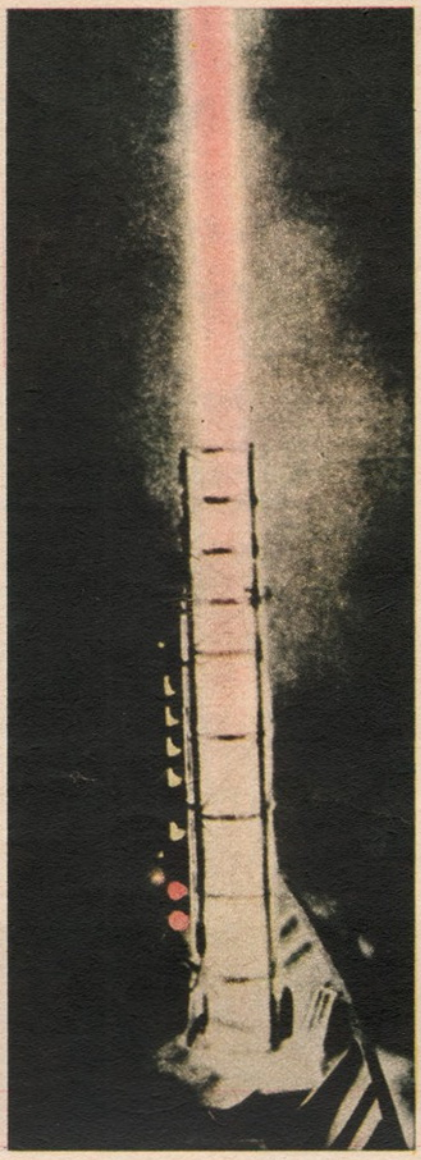




Rakieta ma konstrukcję dwustopniową i jest napędzana paliwem stałym. Startuje z przewoźnej wyrzutni. Po wypaleniu i odrzuceniu stopnia pierwszego, na wysokości 2—3 km uruchamiany jest silnik stopnia drugiego, wyposażonego w głowicę z aparaturą pomiarową. Głowica ta odłączana jest od części silnikowej na wysokości około 60 km, jeszcze podczas lotu wznoszącego. Po przejściu wierzchołkowej toru lotu zaczyna się opadanie głowicy z wyciągniętym spadochronem, który z początku jest bardzo słabo wypełniony i prawie nie hamuje opadania, a spełnia raczej rolę stabilizującą. Dopiero na wysokości około 65 km, przy prędkości opadania 600—700 m/s zaczyna się intensywne hamowanie ruchu opadającego, i na wysokości około 60 km prędkość jest na tyle mała, że oddziaływanie wiatru na lot głowicy staje się wyraźnie widoczne, co pozwala na pomiar wiatru metodą radiolokacyjnego śledzenia głowicy. Prędkość przyziemienia głowicy jest rzędu 6—8 m/s. Stopnie silnikowe spadają bez spadochronów i nie są odzyskiwane.

W standardowym wykonaniu rakieta pozwala na pomiar temperatury atmosfery, ciśnienia oraz prędkości i kierunku wiatru. W stosunku do większości eksploatowanych w innych krajach rakiet meteorologicznych rakieta M-100 wyróżnia się tym, że mierzy nie tylko temperaturę i wiatr, ale dodatkowo jeszcze jeden parametr — ciśnienie. Ponadto, pomiar temperatury i ciśnienia wykonywany jest ze szczególnie wysoką dokładnością. Sprawa ta wymaga kilku słów wyjaśnienia. Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że pomiary meteorologiczne za pomocą rakiet są zagadnieniem wysoce skomplikowanym. Podczas lotu rakieta powoduje zaburzenia w atmosferze i temperatura, ciśnienie i gęstość w pobliżu rakiety różnią się na ogół znacznie od temperatury, ciśnienia i gęstości atmosfery nie zakłóconej. Aby więc mierzyć prawdziwe charakterystyki atmosfery, oddziela się aparaturę pomiarową od części silnikowej rakiety i przeprowadza pomiar podczas opadania aparatury na spadochronie, przy prędkościach znacznie mniejszych, niż prędkości lotu rakiety na znacznej części jej toru wznoszącego. Ale i tutaj nie kończą się kłopoty. Aparatura podczas opadania przechodzi przez warstwy atmosfery o temperaturze i ciśnieniu zmieniających się w niezwykle szerokich granicach, od minus kilkudziesięciu °C do temperatur dodatnich (na ogół od −90° do +20°) i od ciśnień rzędu tysięcznych części słupa rtęci. Trudno jest skonstruować przyrządy pomiarowe, które pracowałyby dobrze w tak szerokich zakresach — zazwyczaj przyrząd mierzy dokładnie tylko w części tego zakresu. Ponadto istnieją liczne źródła błędów pomiarowych, związane z warunkami lotu aparatury, zmianą jej położenia w przestrzeni, oświetleniem przez Słońce itp. Dla szeregu typów rakiet meteorologicznych, produkowanych seryjnie na Zachodzie, dokładność pomiarów budzi wątpliwości. Dokładność tę określa się bowiem drogą rozważań teoretycznych i przez porównanie różnych metod pomiarowych, ustalając w ten sposób poprawki, które powinno się stosować do wyników pomiarowych. Poprawki, obliczone przez różnych uczonych, różnią się jednak często między sobą zwłaszcza dla wysokości powyżej 50 km.

Natomiast w konstrukcji rakiety M-100 zrobiono bardzo wiele, by zapewnić wysoką dokładność pomiaru temperatury i ciśnienia w oparciu o bezpośrednie wskazania przyrządów pomiarowych. Jak wspomnieliśmy, głowica z aparaturą oddziela się od rakiety i jest hamowana za pomocą spadochronu. Jednak na wysokościach 70—100 km ze względu na niską gęstość atmosfery głowica pomimo zastosowania spadochronu osiąga duże prędkości. Aby w tych warunkach uzyskać dokładny pomiar, zastosowano zespół czterech termometrów elektrycznych (oporowych) oraz dwa mierniki ciśnienia (cieplne manometry typu Piraniego). Oddzielny manometr membranowy mierzy ciśnienie na wysokościach poniżej 35 km. Parametry atmosfery są więc mierzone przez siedem przyrządów o odpowiednio dobranych zakresach pomiarowych. Osobno jeszcze mierzone są temperatury elementów konstrukcji samych przyrządów pomiarowych, co pozwala na precyzyjne wyliczenie poprawek dla wskazań przyrządów. Zastosowanie tak bogatego wyposażenia pomiarowego możliwe jest dzięki stosunkowo dużym rozmiarom głowicy i dużemu — jak na rakietę meteorologiczną — udźwigowi rakiety. Cechy te pozwalają na dalszą — w razie potrzeby — rozbu-

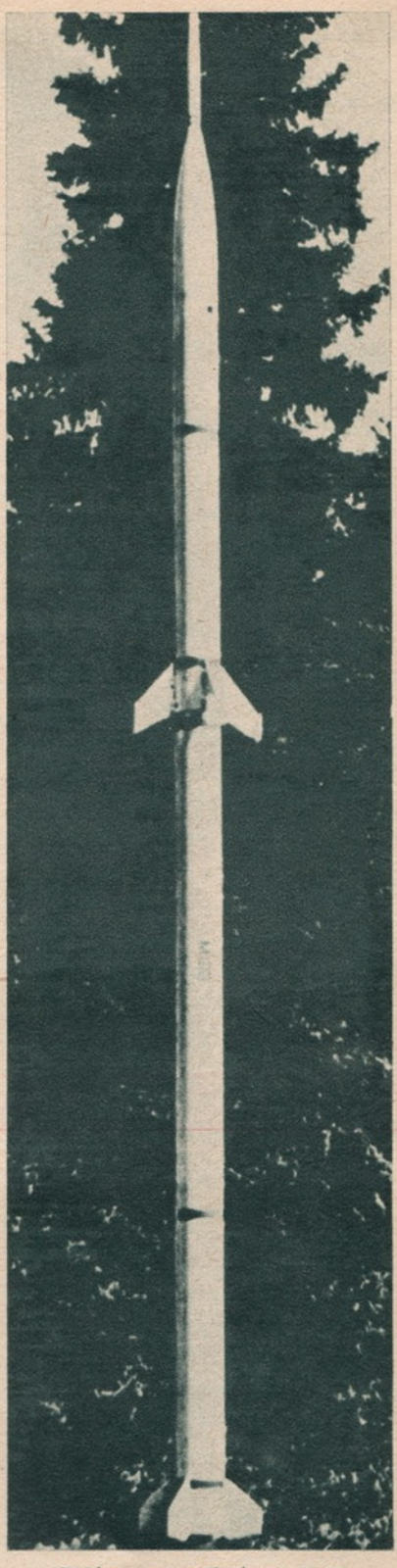


tatku.

dowę aparatury głowicy i na wykonywanie dodatkowych badań i pomiarów, wykraczających poza program pracy aparatury standardowej. Tak więc rakieta M-100 stosowana była z powodzeniem do wykonywania dodatkowych zadań naukowo-badawczych, jak pomiar koncentracji jonów, pomiar strumieni elektronów, zawartość pary wodnej i zawartość atomowego tlenu w górnych warstwach atmosfery. W tym miejscu trzeba znów zwrócić uwagę na istotny szczegół: wyniki pomiarów przekazywane są na Ziemię drogą radiową, przy czym łącze telemetryczne posiada 60 kanałów. Tylko część tych kanałów wykorzystana jest do przesyłania informacji z aparatury standardowej, wobec czego w razie zainstalowania datkowych urządzeń telemetrycznych nie potrzeba instalować dodatkowych urządzeń telemetrycznych, ale wykorzystuje się wolne kanały radiołącza, bez żadnych przeróbek urządzeń nadawczych czy naziemnych urządzeń odbiorczych Częstotliwość pracy łącza radiotelemetrycznego wynosi 22 MHz plus-minus 50 kHz.

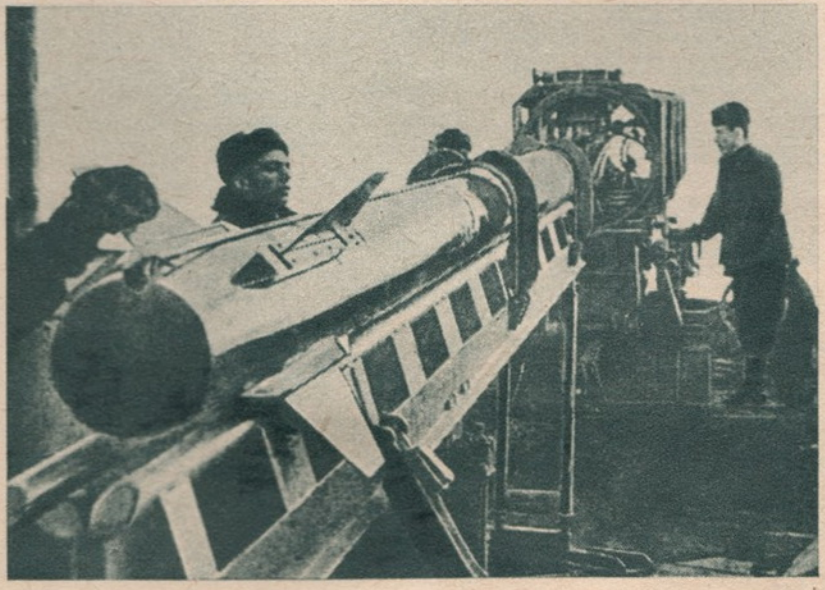
Ważną rolę w przeprowadzaniu pomiaru odgrywa radiolokacyjne śledzenie głowicy rakiety w czasie jej lotu. Śledzenie to pozwala na odtworzenie toru lotu głowicy oraz prędkości i przyspieszeń podczas lotu. Dzięki temu uzyskuje się informację, jakim wysokościom odpowiadają zmierzone wartości temperatury i ciśnienia oraz wyznacza się prędkość i kierunek wiatru poniżej 60 km (dla pomiarów wiatru powyżej 60 km rakieta może być wyposażona w ładunki dipoli). Dla ułatwienia śledzenia radiolokacyjnego głowica rakiety wyposażona jest w specjalny nadajnik odzewowy, reagujący na sygnały radiolokatora z Ziemi, zaś samo śledzenie przeprowadzane jest radiolokatorem „Meteoryt–R". I znów rzecz godna uwagi: wspomniany radiolokator, to po prostu znany szeroko (również w Polsce) radiolokator „Meteoryt", stosowany w służbach meteorologicznych różnych krajów do przeprowadzania balonowych radiosondaży. Ten od dawna eksportowany produkt radzieckiego przemysłu przystosowano (przez niewielkie wyposażenie dodatkowe) do śledzenia rakiet meteorologicznych, przy czym zachował on swą użyteczność dla radiosondażu aerologicznego.

Rakieta M-100 znajduje się od szeregu lat w eksploatacji w Służbie Hydrometeorologicznej ZSRR. Przeszła ona trudny egzamin w sprawności podczas systematycznych odstrzałów z kilku statków badawczych odbywających długie rejsy po oceanach całego świata. Jest również odstrzeliwana w warunkach arktycznych ze stacji sondażowej na Wyspie Heissa (na Ziemi Franciszka Józefa) oraz ze stacji Maładiożnaja na Antarktydzie. W 1970 roku system M-100 został zainstalowany na międzynarodowym poligonie badawczym w Thumba w Indiach, gdzie obsługiwany jest przez specjalistów indyjskich, przeszkolonych przez specjalistów radzieckich. Rośnie też ilość statków badawczych ZSRR, wyposażonych w rakiety M-100. Wydaje się, że rakiety tego typu odegrają ważną rolę w planowanym na najbliższe lata wielkim międzynarodowym programie badań atmosfery („GARP"), przygotowywanym pod auspicjami Światowej Organizacji Meteorologicznej. Oprócz bowiem wymienionych poprzednio zalet konstrukcyjno-eksploatacyjnych, rakiety M-100 mają cechę, która decyduje w naszych czasach o powodzeniu urządzenia technicznego: są produkowane wielkoseryjnie, co zapewnia im niską cenę i wysoki poziom technologiczny.



Rakieta meteorologiczna M-100.

Wprowadzanie rakiety M-100 na wyrzutnię na statku badawczym.



Dr inż. JACEK WALCZEWSKI

Fotografia Marsa

OBOK zamieszczamy dwa zdjęcia wykonane przez aparaturę fotograficzną radzieckiego próbnika „Mars-3". Zdjęcie przedstawia planetę z odległości 50 tys. km. Zanim to zdjęcie wykonano, na Ziemię przekazano zdjęcie godła państwowego ZSRR z napisem „Mars-Ziemia 1971".

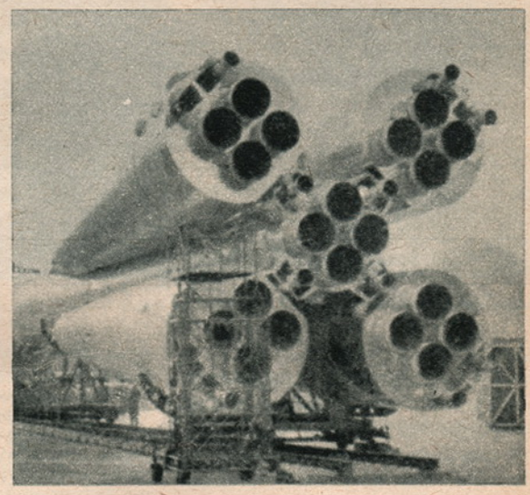
Na pokładzie dwóch radzieckich próbników umieszczono między innymi następujące wyposażenie: Dwie kamery telewizyjne z obiektywami o różnej ogniskowej. Obiektywy kamer zabudowano równolegle co umożliwia dokonywanie jednocześnie zdjęć określonych obszarów planety. W skład aparatury naukowo-badawczej wchodzą: radiometr podczerwieni umożliwiający określenie temperatury powierzchni Marsa; fotometr podczerwieni pozwalający ustalić rzeźbę terenu; spektrometr umożliwiający wykrycie pary wodnej na powierzchni i w atmosferze planety; przyrząd dla określenia gęstości górnych warstw atmosfery Marsa; przyrząd do określania temperatury warstwy gruntu do głębokości 30—50 cm.

A oto niektóre dane uzyskane podczas uprzednio prowadzonych pomiarów. Średnie ciśnienie atmosferyczne na Marsie oceniane jest na około 5—7 mb (około sto razy mniej niż na powierzchni Ziemi. Podobne ciśnienie panuje w stratosferze na wysokości około 30—35 km). Temperatura atmosfery marsjańskiej w zależności od pory roku i szerokości geograficznej dochodzi do 100 stopni C. Prędkość wiatrów 60—80 m/s. Silne wiatry wywołujące zamieć piaskową utrudniały wykonanie dobrych zdjęć powierzchni planety w pierwszym okresie przebywania próbników na orbitach Marsa. Oczywiście, każdy dzień przyniesie może nowe informacje, które rozszerzą zakres naszych wiadomości o budowie innych ciał niebieskich.

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

„Wostok" w Pradze

1 listopada ub. r., przed praskim Pałacem Zjazdowym, stanęła 38-metrowej wysokości rakieta nośna statku kosmicznego „Wostok", w którym sławny Jurij Gagarin po raz pierwszy ruszył w roku 1961 na podbój Kosmosu. Jest to właściwie bliźniaczy egzemplarz owej historycznej już dzisiaj rakiety, stanowiący główny eksponat wielkiej wystawy radzieckiej kosmonautyki w Pradze. Rakieta, po rozmontowaniu na części, przytransportowana została do Czechosłowacji na specjalnych przyczepach trakcją samochodową. Na zdjęciach: Sensacyjny transport poszczególnych części rakiety ulicami miast (z lewej) ● Rakieta w „kawałkach" w drodze do Pragi na szosach CSRS (z lewej — niżej) ● Już na miejscu, zaczyna się montaż.



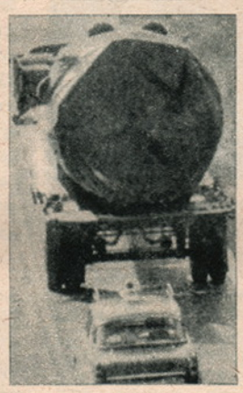
NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

MUZEUM ŚMIGŁOWCÓW

UCZESTNICY I Śmigłowcowych Mistrzostw Świata w roku ub. mieli okazję zapoznać się z jedynym w świecie muzeum śmigłowców, które istnieje w Bückeburgu (NRF). Zbiory muzeum składają się z: śmigłowców oryginalnych (m. in. Bristol 171, Bo 105, Skeeter, Scout, Djinn); wiernych kopii śmigłowców historycznych (m. in. Focke FW.61); fragmentów konstrukcji śmigłowców; silników i elementów wyposażenia śmigłowców; modeli redukcyjnych; plansz i fotografii; biblioteki i archiwum.

W muzeum istnieje „kącik polski", w którym są wystawione fotografie śmigłowców BŻ-1 „Gil", BŻ-4 „Żuk", JK-1 „Trzmiel", amatorskiego „Giganta", SM-1 i Mi-2. W archiwum znaleźć można skoroszyt „Polen" z wycinkami z prasy światowej, opisującymi nasz dorobek w dziedzinie lotnictwa wiropłatowego. W zbiorach dokumentujących rozgrywane w świecie zawody śmigłowcowe znajdują się wszystkie regulaminy imprez, jakie odbyły się w Polsce w latach 1967, 1969 i 1971.

Kierownikiem muzeum jest Werner Noltemeyer. W rozmowie z przedstawicielem APRL wyraził on pragnienie nawiązania bliższych kontaktów z historykami lotnictwa w Polsce, szczególnie z tymi, którzy opiekują się Muzeum Lotnictwa w Krakowie. (RW)



NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

AKADEMIA „AEROFŁOTU"

WYŻSZA Szkoła Lotnictwa Cywilnego — tak przez długie lata nazywała się jedna z przodujących uczelni radzieckiego „Aerofłotu". Przez okres swej działalności szkoła ta wykształciła setki inżynierów-pilotów, inżynierów-nawigatorów i innych specjalistów z wyższym wykształceniem. Wielka liczba pracowników lotnictwa cywilnego ZSRR kończyła tam różnego rodzaju kursy uzupełniające i doskonalące. W szkole otrzymali również odpowiednie przygotowanie liczni specjaliści lotnictwa cywilnego bratnich krajów socjalistycznych, m. in. z Polski.

Niedawno szkoła została zreorganizowana i nosi obecnie nazwę: Akademia Lotnictwa Cywilnego.

„Przeorganizowanie uczelni w Akademię — można przeczytać w rozporządzeniu ministra Lotnictwa Cywilnego ZSRR, B. P. Bugajewa — jest nowym przejawem troski partii i rządu Związku Radzieckiego o rozwój lotnictwa cywilnego, podniesienie poziomu kształcenia kadr dla lotnictwa. Słuchacze Akademii, obok posiadania wielkiego zasobu wiadomości teoretycznych i kwalifikacji zawodowych, obowiązani są mieć odpowiednie przygotowanie ekonomiczne, doskonale stosować nowoczesne metody zarządzania przedsiębiorstwami, łączyć w sobie umiejętności wprawnego organizatora i wytrawnego wychowawcy".

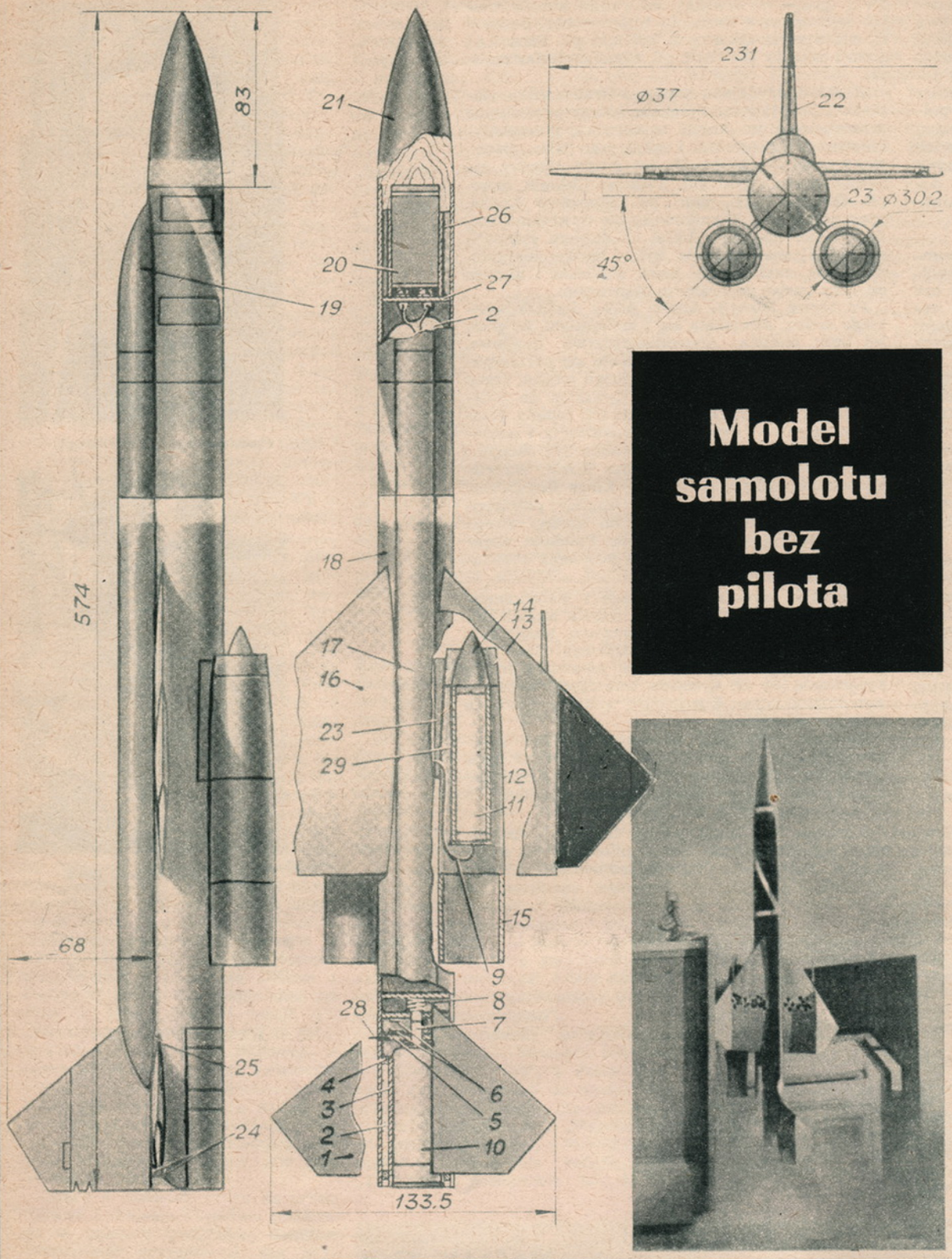
W Akademii organizowany jest obecnie fakultet podwyższania kwalifikacji pracowników i specjalistów lotnictwa cywilnego. Powstają dwie katedry (na bazie katedry eksploatacji w locie): katedra eksploatacji w locie i katedra organizacji pracy w locie oraz zarządzania przedsiębiorstwem.

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

Rekordowa dziesiątka

REKORDOWĄ „gwiazdę", bo liczącą aż 10 skoczków trzymających się za ręce i razem spadających, utworzono w 1967 roku w USA. Posiadaczami europejskiego rekordu byli wojskowi spadochroniarze angielscy, którzy wytrenowali „gwiazdę" w ośmiu skoczków. I oto niedawno rekord amerykański został wyrównany. Dziesięciu skoczków zachodnioniemieckich, po wytrwałych próbach począwszy od wiosny ub. r., opuściło pokład samolotu „Skyservant" i spadając utworzyło upragnioną „gwiazdę".

Sukces nie przyszedł łatwo. Skoczkowie, trenując w NRF, Szwajcarii i Francji, formowali najpierw małe „gwiazdki", złożone z 4 i 5 osób, potem coraz większe: 6, 7, 8 osób. „Gwiazda" złożona z 9 osób utworzona została w październiku. Tego samego miesiąca, w austriackiej miejscowości St. Johann w Tyrolu, uparci spadochroniarze sformowali wreszcie dziesiątkę. Spadała ona, trzymając się za ręce, 8 sekund. Skok wykonano z 4 000 metrów. Na zdjęciu: Formowanie dziesiątki.



Model samolotu bez pilota

ORYGINALNY model bezpilotowego samolotu przechwytującego typu BOMARC przystosowany został do zabudowy modelarskich silników rakietowych. Model można wykorzystać do startu w klasie rakietoplanów redukcyjnolatających. Model opracował I. Krotow (ZSRR). Podziałka 1 : 24.

BOMARC jest skrótem pochodzącym od nazwy wytwórni Boeing i ośrodka badawczego Michigan Aeronautical Research Center. Bomarc miał jeden silnik startowy na ciekły materiał pędny i dwa odrzutowe silniki marszowe (strumieniowe). Model można również zaopatrzyć w trzy silniki, tak jak to pokazano na rysunku. Silnik o impulsie całkowitym 20 NS działa jako startowy, a następnie włączone są dwa silniki marszowe. A oto jakie możliwości wykorzystania silników proponuje konstruktor Krotow: Można od razu uruchomić trzy silniki przy starcie, ale tracimy w ten sposób na wysokości. Można silniki uruchamiać kolejno z tym, że dwa marszowe połączone są równolegle. System ten wymaga stosowania np. bezwładnościowego lub innego automatu zapłonowego i pokładowego ogniwa elektrycznego. Po ustaniu pracy silników kadłub odzyskiwany jest na spadochronie z czaszą o średnicy około 400 mm. Statecznik poziomy podczas startu ustawiony jest pod kątem około 0,5 stopnia, a w locie ślizgowym (po odrzuceniu silnika), gdy działają tylko silniki, kąt zwiększa się do około 1,5 stopnia. Konstrukcja kadłuba wykonana ze zwiniętego na szablonie i sklejonego papieru. Jedynie część wewnętrzną imitacji silników strumieniowych trzeba pokryć azbestem grubości 0,5 mm, dla ochrony przed gazami wypływającymi z dyszy silnika. Skrzydła, usterzenie i osłony wykonane mogą być z kartonu wypełnionego styropianem, albo całkowicie wycięte z balsy. Profil skrzydeł i usterzenia symetryczny, cienki, dwuwypukły. Głowica lipowa, styropianowa lub też wycięta z korka.

BOMARC w wersji doświadczalnej miał czarny kadłub z białymi pasami, jak pokazano na rysunku. Model startuje z wyrzutni prętowej na dwóch zaczepach rurkowych.

OZNACZENIA RYSUNKU

Nr	Nazwa	ilość części	Materiał
1	Statecznik poz.	1	balsa
2	spadochron	1	folia polietyl.
3	obudowa silnika	1	papier
4	wręgi ustalające	2	karton
5	przegroda	2	karton
6	kontakt	8	miedź
7	rurka	1	tw. sztuczne
8	sprężyna	1	stal
9	przewód elektr.	—	—
10	silnik	1	20 Ns
11	silnik	2	10 Ns
12	osłona silnikowa	2	papier
13	dyfuzor	2	papier
14	stożek silnika	2	balsa
15	komora silnika	2	azbest
16	skrzydła	1	balsa
17—18	kadłub	1	papier
19	osłona	1	—
20	bateria elektr.	1	papier
21	głowica	1	balsa
22	statecznik pion.	1	balsa
23	wieżyczka	2	balsa
24	blokada stecznika	4	balsa
25	podkładka	2	tw. sztuczne
26	zasobnik baterii	1	papier
27	przegroda	1	karton
28	oś stecznika	2	drut stal.
29	obudowa silnika	2	papier

KLUB 1:72 odpowiada:

Klub miłośników miniaturowych statków powietrznych Czytelników, którzy informują o swoich pracach, kłopotach oraz dzielą się doświadczeniami. Niektórzy korespondenci proponują wykorzystanie pasji kolekcjonerskiej i utworzenie swego rodzaju filii muzeum lotnictwa, w którym znajdowałyby się modele samolotów, np. w skali 1:72. Oto co pisze m. in. na ten temat **Andrzej Wiśniewski** z Warszawy:

„W czasie pobytu w Krakowie w początkach listopada postanowiłem zwiedzić jedyne w kraju Muzeum Lotnictwa. A oto kilka spostrzeżeń. Zgromadzenie wszystkich typów samolotów jest w chwili obecnej niejednokrotnie niemożliwe i nierealne. Dlatego wszyscy, wspólnie, którym drogie i bliskie są tradycje lotnictwa w ogóle, a lotnictwa polskiego przede wszystkim, powinni przyczynić się do tego, by uzupełnić braki w zbiorach muzealnych. Nie zamierzam namawiać kogokolwiek do budowy samolotów, których już nie ma, jest to bowiem rzecz w wielu przypadkach niemożliwa. Pozostaje inne wyjście, a mianowicie wykonanie jak najdokładniejszych modeli redukcyjnych. Wybór skali zależy od przyjętych przez muzeum założeń. Samą pracę można by podzielić na dwa etapy: pierwszy — przygotowanie dokumentacji rysunkowej, drugi — wykonanie już gotowego modelu. W dalszym etapie można by pomyśleć o pewnego rodzaju unifikacji, lecz wymagałoby to już bezpośredniej współpracy i powiązań między wykonawcami, a także koordynacji prowadzonej przez Muzeum Lotnictwa. Całość pracy proponuję wykonać jako honorowy dar dla muzeum.

Cała akcja uzależniona jest tylko od dobrowolnych zgłoszeń osób, chętnych do podjęcia i wykonania dzieła. Dyrektor Muzeum Lotnictwa mgr Marian Markowski bardzo przychylnie ustosunkował się do mojego wniosku".

Nasz korespondent proponował budowę modeli w skali 1:10, co na pewno jest korzystniejsze dla eksponatów muzealnych. My proponujemy na początek, dla rozruszania całej akcji, wykorzystanie gotowych modeli w skali 1:72. Inny nasz Czytelnik, **Mirosław Wawryszak z Warszawy**, pisze: „Wiadomo, że od kilku lat u nas w kraju nie można nigdzie nabyć modeli zagranicznych — poza tymi, które sprowadza CSH. Byłem ostatnio na Węgrzech, gdzie w sklepach państwowych można dostać bez żadnych ograniczeń modele firm „Airfix", „Revell" i „Frogg". Kupiłem kilka sztuk (w skali 1:72), wywołując pewne zdziwienie sprzedawcy. Wstyd było przyznać się, że w Polsce nie ma w sprzedaży takich modeli.

I druga sprawa: farby. Chciałbym tylko zadać pytanie, czy nasz przemysł chemiczny (potęga przecież) rzeczywiście nie mógłby wyprodukować zestawów odpowiednich emalii do plastyku w pożądanych kolorach? Czy kompetentne czynniki (myślę o CSH) nie mogłyby wystąpić z taką propozycją, uwzględniając życzenia nabywców. Gra warta świeczki, ale ktoś musi wystąpić z inicjatywą. Wdzięczność modelarzy byłaby ogromna, o wiele większa niż koszt takiej inwestycji".

Uwagi naszych korespondentów zainteresują, być może, wszystkich kolekcjonerów małych samolotów oraz — kierownictwo handlu zabawkarskiego.

POLACY NAD ANGLIĄ

WACŁAW KRÓL

PIERWSZY polski dywizjon myśliwski 302 „Poznański" rozpoczął swą organizację na lotnisku w Leconfield (hrabstwo York w środkowej Anglii) dnia 13 lipca 1940 roku, na trzy tygodnie przed podpisaniem umowy między rządem brytyjskim i emigracyjnym polskim w dniu 5 sierpnia tegoż roku, dotyczącej organizacji i użycia polskich sił zbrojnych po ich przybyciu do Anglii, po zakończonej kampanii francuskiej. Załącznik nr 1 do tej umowy dotyczył naszego lotnictwa, a jego zasadnicze punkty opiewały następująco:

— miały być utworzone 4 dywizjony bombowe, 2 myśliwskie i 1 dywizjon współpracy z wojskami lądowymi; miała być poza tym utworzona odpowiednia rezerwa personelu; ponadto w przyszłości przewidywano powstanie 3 dalszych dywizjonów myśliwskich;
— lotnictwo polskie miało być podporządkowane władzom brytyjskim w zakresie organizacji, wyszkolenia, zaopatrzenia, dyscypliny i bojowego użycia;
— żołnierze polskiego lotnictwa podlegać mieli brytyjskiemu prawu i regulaminowi;
— na lotniskach, na których bazują polskie dywizjony, wywiesza się polskie flagi lotnicze obok brytyjskich;
— umundurowanie kroju i koloru mundurów Royal Air Force (R. A. F.), na czapkach orzełki polskie, polskie guziki i polskie stopnie na wyłogach kołnierzy, a na ramionach mundurów napisy „Poland";
— utworzono Inspektorat Polskich Sił Powietrznych do współpracy z Air Ministry (ministerstwo lotnictwa) w zakresie administrowania lotniczym personelem polskim.

W skład 302 dywizjonu włączono personel lotniczy, pochodzący z następujących jednostek:

— byłego II polskiego dywizjonu myśliwskiego (również poznańskiego), zorganizowanego we Francji na początku 1940 roku. Piloci tego dywizjonu zostali przeszkoleni w lotniczej szkole na lotnisku w Montpellier. Po ukończeniu przeszkolenia zostali podzieleni na 6 kluczy (po trzech pilotów) i przydzieleni na staż bojowy do eskadr francuskich, w których latali bojowo od 26 marca do końca kampanii. Pilotów tych nazywano potocznie „Montpellierczykami";
— byłego dywizjonu „Finlandzkiego" (który jednak na wojnę do Finlandii nie zdążył dotrzeć), zorganizowanego we Francji w lutym 1940 roku na lotnisku w Lyon Bron. Dywizjon ten walczył w kampanii francuskiej pod nazwą dywizjonu 1/145;
— personelu byłego Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, który brał udział w kampanii francuskiej w składzie kluczy myśliwskich obrony fabryk i zakładów przemysłowych (potocznie zwanych „kominami").

302 dywizjon miał kontynuować tradycje bojowe III dywizjonu myśliwskiego 3 pułku lotniczego w Poznaniu z kampanii wrześniowej 1939 roku i dywizjonu myśliwskiego 1/145 z kampanii francuskiej.

Liczono się z trudnościami organizacyjnymi, wynikającymi z nieznajomości języka angielskiego przez personel polski. Dlatego też w jego skład weszło 9 oficerów R.A.F., w tym dowódca dywizjonu squadron leader (major) Jack Satchel, dowódcy flightów (eskadr A i B) flight lieutenant (kapitan) John Framer i f/lt Jahmes Thomson oraz instruktorzy f/lt Wiliam Reiley i flying officer (porucznik) Edward Carter. Oficerem taktycznym dywizjonu (intelligence officer) został f/o Paul Harding, który dobrze znał język polski. Oficerami R.A.F. byli również — oficer techniczny, oficer zaopatrzeniowy i oficer finansowy. Do składu dywizjonu przydzielono również kilkunastu podoficerów i szeregowców, odbywających służbę w R.A.F.

Wszystkie stanowiska dowódcze były dublowane (w rzeczywistości asystujące) przez Polaków.

Polskim dowódcą 302 dywizjonu został mjr pil. Mieczysław Mümler, były dowódca III dywizjonu myśliwskiego 3 pułku lotniczego z kampanii wrześniowej. Walczył on również we Francji w składzie klucza polskiego w Groupe de Chasse 2/VII (grupa myśliwska), na swoim koncie miał już zestrzelone 4 samoloty hitlerowskie. Dowódcą dublującym eskadry A był kpt. pil. Piotr Łaguna i eskadry B — kpt. pil. Franciszek Jastrzębski.

W skład dywizjonu weszło również kilku oficerów i podoficerów Polaków, którzy przeszli już przeszkolenie w Anglii w ośrodku przeszkoleniowym w Eastchurch i mieli jako tako opanowany język angielski. Do tej grupy, między innymi, należeli: por. pil. Tadeusz Chłopik, ppor. pil. Edward Pilch, ppor. pil. Stanisław Łapka, ppor. pil. Stefan Kleczkowski. Do dywizjonu trafił również por. Jan Jokiel na dublera stanowiska intelligence officer'a. Był to bardzo energiczny oficer, znał dobrze język angielski i dlatego od razu został generalnym tłumaczem.

Po klęsce Francji, Anglia jakby doznała wielkiego szoku, otrząsnęła się i zrozumiała, że grozi jej teraz wielkie niebezpieczeństwo dziejowe. Ale mimo wszystko nic nie działo się pochopnie. Kiedy Polacy w Leconfield zaczęli naglić, chcąc jak najszybciej przygotować dywizjon do działań bojowych, Anglicy ostudzali ich zapędy. Każde pociągnięcie, związane z organizacją i nakładem środków finansowych, musiało być akceptowane przez odpowiednie władze R.A.F. Wszystko miało dziać się w zgodzie Kings Regulation. Był to jednak okres, kiedy Anglicy potrzebowali gwałtownie myśliwców do obrony swego kraju, dlatego też nie stawiano Polakom większych trudności, a powstające problemy rozwiązywano polubownie.

Szkolenie personelu latającego i technicznego zaczęło się jednak od nauki języka angielskiego. W międzyczasie wyekwipowano wszystkich w nowe mundury kroju angielskiego. Czas jednak naglił, przystąpiono więc niezwłocznie do zapoznania się ze sprzętem lotniczym, to jest z samolotami typu „Hurricane", w które dywizjon zaczęto wyposażać.

26 lipca 1940 roku zaczęto praktyczne szkolenie lotnicze na samolotach treningowych typu „Magister". Po kilku lotach z brytyjskimi instruktorami polscy piloci dopuszczani byli do wykonywania lotów na „Hurricane'ach".

Przepisy R.A.F. opiewały, że w dywizjonie myśliwskim powinno być 24 pilotów wraz z dowódcą. Polacy przedstawili jednak swoje racje i uzasadnienie, że w dywizjonie musi być co najmniej 30 pilotów, aby utrzymać go w pełnej gotowości bojowej bez przemęczania personelu latającego. Anglicy kiwali głowami, telefonowali do wyższych władz, wreszcie machnęli ręką. Stało się, jak Polacy sobie tego życzyli.

Ppor. pil. Stanisław Chałupa

Ppor. pil. Edward Pilch

15 sierpnia 1940 roku 302 dywizjon został uznany jako zdolny do pełnienia służby bojowej i tym samym wszedł do sił obrony powietrznej Wielkiej Brytanii. Na południu Anglii rozgorzała już Bitwa o Anglię.

302 dywizjon należał operacyjnie do 12 grupy lotniczej, dowodzonej przez air vice marshall'a (generała brygady) Leigh Mallory. Do zadań dywizjonu należała obrona powietrzna środkowej Anglii w sektorze od miasta Scarborough na północy do miasta Hull na południu, naturalnie z obszarem wybiegającym daleko w Morze Północne. Dywizjon pełnił dyżury bojowe od świtu do zmierzchu, startował na telefoniczny rozkaz z operations room (stanowiska dowodzenia). Do zadań dywizjonu należała również osłona konwojów morskich w jego sektorze działań. Ruch konwojów morskich w tamtej okolicy był bardzo duży. Taka osłona składała się najczęściej z trzech lub dwóch samolotów, a wykonywało się ją na małej (do 3000 stóp) wysokości.

Konto zwycięstw 302 dywizjonu zapoczątkował ppor. Chałupa zestrzeleniem w dniu 20 sierpnia 1940 roku samolotu niemieckiego typu Junkers-88.

Od 14 do 24 września 1940 roku 302 dywizjon działał z lotniska podlondyńskiego w Duxford, w składzie eksperymentalnego skrzydła myśliwskiego pod dowództwem beznogiego pilota R.A.F., s/ldr Douglas Bader'a. W skład tego skrzydła wchodziło 5 dywizjonów, a to: 242, 302 polski i 310 czeski na „Hurricane'ach" oraz 19 i 611 na „Spitfire'ach". W walkach powietrznych nad Londynem piloci Dywizjonu „Poznańskiego" zestrzelili wtedy łącznie 13 samolotów wroga na pewno i 5 prawdopodobnie, ze stratą 1 pilota i 3 samolotów.

Pod wieczór 24 września 302 dywizjon powrócił do Leconfield.

Za wspaniały sukces ostatnich dni, na ręce dowódcy dywizjonu napłynął telegram od dowódcy 12 grupy lotniczej:

„Heartest congratulation on your outstanding on both 15-th and 18-th September. The keeness and gallantry in the combats reflects the greatest credit on all members of the squadron Good luck to you".1)

1) Najserdeczniejsze gratulacje z powodu waszych wybitnych wyczynów w dniach 15 i 18 września. Zapał i brawura wykazane w walkach okrywają największą sławą wszystkich lotników dywizjonu. Życzę wam powodzenia.

11 października 1940 roku dywizjon 302 zmienił na stałe miejsce bazowania. Przeniesiony został na podlondyńskie lotnisko w Northolt, na miejsce zdziesiątkowanego walkami powietrznymi dywizjonu polskiego 303, który przeniósł się na nasze lotnisko w Leconfield.

Tam, na południu Anglii i nad Londynem, trwała dalej bitwa powietrzna, wprawdzie nie tak intensywna jak we wrześniu, ale wciąż jednak szarpiąca nerwy mieszkańców Londynu i obrony powietrznej Anglii. Była to już raczej walka na wyczerpanie i zużycie sił obrony powietrznej. Dywizjony myśliwskie musiały bardzo często startować, przedzierać się przez chmury, kluczyć, gonić za nieprzyjacielem coraz bardziej nieuchwytnym, atakować. Przy złej pogodzie nie wszystko tak się udawało, jakby sobie tego życzył sztab dowodzenia myśliwskiego — Fighter Command. O tej porze roku nad Anglię nacigała przysłowiowa angielska pogoda. Niskie chmury deszczowe sięgały nieraz swą podstawą wierzchołków drzew i szczytów wzniesień, których nie brak na południu Anglii. Piloci musieli zużywać dużo swoich sił i nerwów, aby bezpiecznie wykonać cały lot od startu do powrotu na swoje lotnisko.

To wszystko było powodem, że 302 dywizjon, działając z lotniska Northolt w ostatnim miesiącu Bitwy o Anglię, nie osiągał dobrych wyników z samolotami Luftwaffe. Ponosi nieraz zupełnie niepotrzebne straty.

W okresie Bitwy o Anglię dywizjon 302 uzyskał zwycięstw pewnych — 16, prawdopodobnych — 10 i uszkodzeń samolotów npla — 1. Straty dywizonu w tym okresie wyniosły 7 pilotów poległych i 13 zniszczonych samolotów.

Pełna lista pilotów 302 dywizjonu „Poznańskiego" z okresu Bitwy o Anglię (sierpień — październik 1940 r.) przedstawia się następująco:

Personel brytyjski:

1. S/Ldr Jack Satchel, Szkot, brytyjski dowódca 302 dywizjonu.
2. F/Lt James Thomson, Anglik dowódca eskadry.
3. F/lt John Framer, Anglik, dowódca eskadry.
4. F/Lt Wiliam Reiley, Anglik, zginął podczas wojny.
5. F/O. Edward Carter, Anglik, zginął 18 października 1940 r.

Personel polski:

1. Mjr Mieczysław Mümler, pierwszy dowódca polski 302 dywizjonu, w 1941 roku polski dowódca w 58 O.T.U. (Operational Training Unit — jednostka szkolenia bojowego) w Grangemouth (Szkocja), w 1943 roku dowódca stacji lotniczej Northolt, w 1944 roku oficer łącznikowy w 2-nd T.A.F. (2-nd Tactical Air Force — 2 armia lotnictwa taktycznego) i w 1945 roku oficer łącznikowy w dowództwie B.A.F.O. (British Air Force of Occupation — brytyjskie lotnictwo okupacyjne). Po wojnie pozostał na emigracji, mieszka w Londynie.
2. Kpt. Piotr Łaguna, dowódca pierwszej eskadry, od grudnia 1940 do maja 1941 roku dowódca 302 dywizjonu. Potem dowódca I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego w Northolt (dywizjony — 303, 306 i 308). Zginął nad Francją 26 czerwca 1941 r.
3. Kpt. Franciszek Jastrzębski, dowódca drugiej eskadry, zginął 25 października 1940 roku.
4. Kpt. Jan Czerny, w 1941 roku dowódca eskadry w szkole lotniczej w Hucknall, a od 1942 roku do końca wojny Szef Pilotażu w tejże szkole. Po wojnie powrócił do kraju, mieszka na Śląsku.
5. Kpt. Antoni Wczelik, w 1941 roku dowódca eskadry w 306 dywizjonie. Od 1 września 1941 roku dowódca 306 dywizjonu. Zginął nad Francją 4 kwietnia 1942 roku.
6. Por. Julian Kowalski, w 1941 roku dowódca pierwszej eskadry, w 1942 roku dowódca 302 dywizjonu. W 1944 roku dowódca II Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, a następnie I Skrzydła. Po wojnie pozostał w Anglii.
7. Por. Tadeusz Czerwiński, w 1941 roku dowódca drugiej eskadry. Następnie dowódca eskadry w 58 O.T.U. Od 4 kwietnia 1942 roku dowódca 306 dywizjonu, zginął nad Francją 22 sierpnia 1942 roku.
8. Por. Władysław Goethel, w 1941 roku w szkolnictwie lotniczym w Hucknall, gdzie był dowódcą eskadry. Po wojnie wyemigrował do Kanady, gdzie zmarł w 1966 roku.
9. Por. Tadeusz Chłopik, zginął 15 września 1940 roku, pochowany na cmentarzu w Northwood.
10. Por. Jan Borowski, zginął 18 października 1940 roku, pochowany na cmentarzu w Northwood.
11. Por. Eugeniusz Antolak, od 1941 roku w szkolnictwie lotniczym jako instruktor i dowódca eskadry. Pozostał na emigracji.
12. Ppor. Wacław Król, w 1941 roku dowódca eskadry drugiej, od grudnia 1941 do maja 1942 roku dowódca eskadry w 58 O.T.U. Od czerwca do grudnia 1942 roku dowódca eskadry w 316 dywizjonie. Od lutego do lipca 1943 roku pilot polskiej eskadry afrykańskiej (Polish Fighting Team). Od 18 października 1943 roku do 7 lipca 1944 roku dowódca 302 dywizjonu. Następnie oficer łącznikowy w 11 grupie lotniczej i szef pilotażu w 61 O.T.U. Od 9 marca 1945 do 8 sierpnia tegoż roku dowódca III Polskiego Skrzydła Myśliwskiego. Od 9 sierpnia 1945 roku do 3 stycznia 1947 roku dowódca latający 131 Polskiego Skrzydła w brytyjskiej strefie okupacji Niemiec. Powrócił do kraju w październiku 1947 roku. Od 19 stycznia 1957 roku w LWP. Przeniesiony w stan spoczynku w stopniu pułkownika 13 października 1971 roku.
13. Ppor. Jerzy Czerniak, potem pilot w 315 dywizjonie, zginął nad Francją 9 sierpnia 1941 roku.
14. Ppor. Władysław Gnyś, w 1942 roku polski kontroler w operations room. Od 28 maja do 27 sierpnia 1944 roku dowódca 317 dywizjonu, zestrzelony i ciężko ranny dostał się do niewoli. Po wojnie pozostał na emigracji, mieszka w Kanadzie.
15. Ppor. Edward Pilch, zginął 20 lutego 1941 roku. Pochowany na cmentarzu w Chichester (niedaleko Portsmouth).
16. Ppor. Aleksander Żukowski, zginął 18 października 1940 roku, pochowany na cmentarzu w Northwood.
17. Ppor. Zbigniew Wróblewski, potem w szkolnictwie lotniczym i pilot polskich dywizjonów myśliwskich. Pozostał na emigracji.
18. Ppor. Stefan Wapniarek, zginął 18 października 1940 roku, pochowany na cmentarzu w Northwood.
19. Ppor. Czesław Główczyński, ciężko poparzony w wypadku lotniczym 17 sierpnia 1940 roku. W 1942 i 1943 roku adiutant generała Władysława Sikorskiego, następnie w sztabie Inspektoratu Lotnictwa w Londynie. Po wojnie pozostał na emigracji, mieszka w Londynie.
20. Ppor. Stanisław Łapka, w 1942 roku dowódca 302 dywizjonu, a od 1 stycznia 1944 roku dowódca 306 dywizjonu. Zestrzelony nad Francją 8 czerwca 1944 roku. Po wojnie pozostał na emigracji, mieszka w Anglii.
21. Ppor. Jan Maliński, w 1942 roku pilot, a następnie dowódca eskadry w 307 polskim dywizjonie myśliwskim nocnym. Po wojnie pilot Kanadyjskich Linii Lotniczych, mieszka w Kanadzie.
22. Ppor. Stanisław Chałupa, kontuzjowany 20 sierpnia 1940 roku, potem kontroler w operations room. Po wojnie na emigracji, mieszka w Kanadzie.
23. Ppor. Władzimierz Karwowski, potem pilot dywizjonów myśliwskich, dowódca eskadry w 302 i 306 dywizjonie. Wyemigrował do Australii.
24. Ppor. Stefan Kleczkowski, od 1941 roku był instruktorem w szkolnictwie lotniczym, pozostał na emigracji.
25. Sierżant Wilhelm Kosarz, zginął 10 listopada 1940 roku, pochowany na cmentarzu w Northwood.
26. Sierżant Antoni Markiewicz, potem pilot polskich dywizjonów, pozostał na emigracji.
27. Sierżant Marian Wędzik, potem awansowany do stopnia ppor. za czyny bojowe. Dowódca eskadry w 306 dywizjonie. Po wojnie powrócił do kraju. Pilot w PLL „LOT".
28. Sierżant Antoni Łysek, zginął nad Francją w 1942 roku.
29. Sierżant Jan Załuski, zginął 17 października 1940 roku, pochowany na cmentarzu w Northwood.
30. Sierżant Zeon Kleniewski, od 1941 roku w szkolnictwie lotniczym. Po wojnie pozostał na emigracji.
31. Sierżant Eugeniusz Nowakiewicz, zestrzelony w 1942 roku nad Francją, dostał się do niewoli. Pozostał na emigracji, mieszka w Anglii.
32. Sierżant Antoni Beda, od 1942 roku w szkolnictwie lotniczym. Wyemigrował do Kanady. Nie żyje.
33. Sierżant Marian Rytka, zestrzelony nad Francją 21 maja 1941 roku, powrócił po 6 tygodniach do Anglii do 302 dywizjonu. Zginął w wypadku lotniczym 5 grudnia 1942 roku, pochowany na cmentarzu w Northwood.

Pod koniec Bitwy o Anglię przybyli do 302 dywizjonu: ppor. Bolesław Bernaś z 85 dywizjonu R.A.F. i ppor. Kazimierz Sporny z 32. Obaj ujęci są w spisie pilotów walczących w dywizjonach brytyjskich [2]).

W skład bojowy 302 dywizjonu wchodzili również w sierpniu 1940 roku — sierżant Jan Palak i sierżant Edward Paterek. Obaj zostali przeniesieni na początku września 1940 roku do 303 dywizjonu i figurują w spisie tego dywizjonu.

[2]) Patrz „SP" nr 43—1059.

Odprawa pilotów dywizjonu 302 na jednym z lotnisk w Anglii.

Piloci 302 Dywizjonu Poznańskiego. Siedzą od lewej: Jerzy Czerniak, Franciszek Jastrzębski, Carter, Framer, Thomson (Anglicy), Piotr Łaguna, Satchel (Anglik), Mieczysław Mümler, Reiley (Anglik), Julian Kowalski, Tadeusz Czerwiński, Antoni Wczelik; stoją od lewej: Bolesław Bernaś, Władysław Gnyś, Stanisław Łupka, Edward Pilch, Wacław Król, Jan Czerny, Beda, Jan Maliński, Antoni Łysek, Wilhelm Kosarz, Marian Wędzik, Aleksander Żukowski, Stanisław Markiewicz, Stanisław Chałupa, Zbigniew Wróblewski, Eugeniusz Nowakiewicz, Włodzimierz Karwowski, Zenon Kleniewski, Jan Załuski.

SCHEIBE SF-25 C „FALKE"

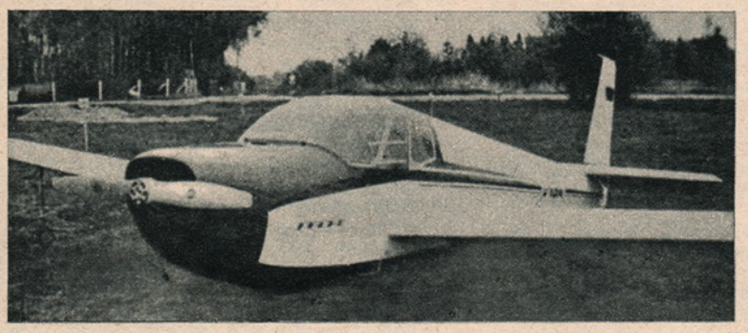
INŻ. Egon Scheibe, założyciel wytwórni pod tą nazwą i konstruktor wielu znanych szybowców, jest również twórcą bardzo udanego motoszybowca SF-25 „Falke" (Jastrząb). Dotychczas zbudowano ponad 200 egzemplarzy wersji B w zakładzie macierzystym, nie licząc motoszybowców budowanych w angielskich zakładach Slingsby z licencji. O licencję ubiega się też włoska firma Umbra. Ostatnio pojawiła się nowa, ulepszona wersja SF-25C, wyposażona w mocniejszy silnik, większe koło i wygodniejsze fotele oraz szereg innych ulepszeń. Koszt motoszybowca wynosi 3 700 marek, a koszt 1 h lotu 20—25 marek (5—6 dolarów).

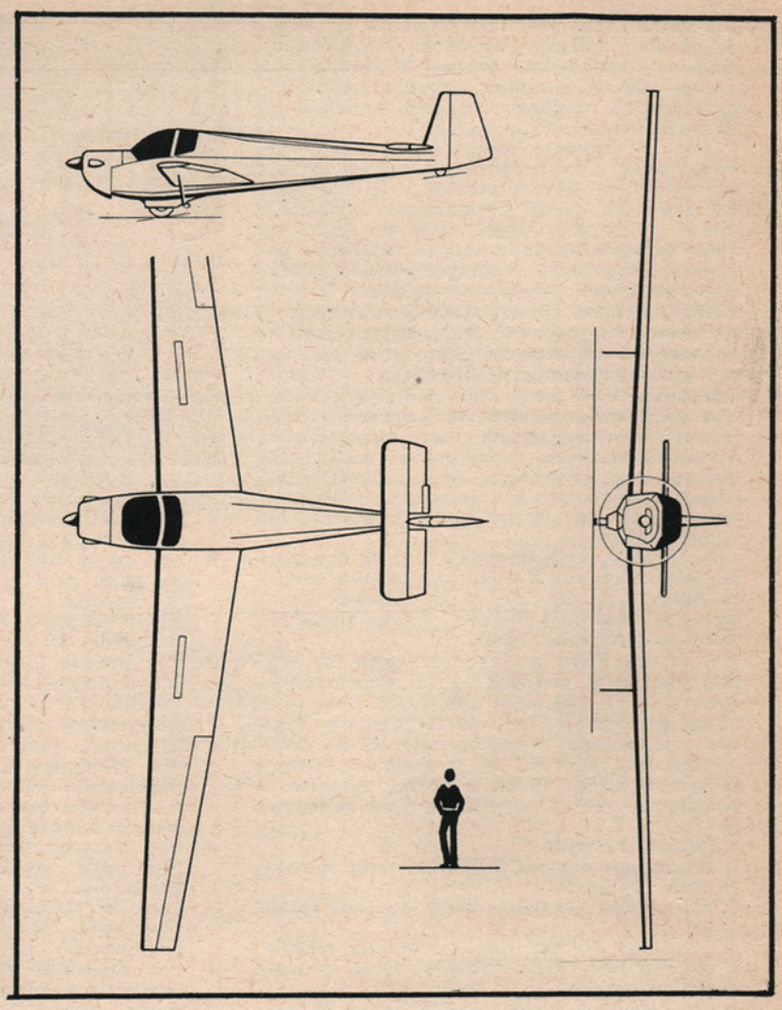
SF-25C „Falke" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem zbudowanym w układzie klasycznym. Konstrukcja mieszana. Skrzydła mają wyraźny skos do przodu. Konstrukcja całkowicie drewniana typu szybowcowego. Skrzydła wyposażone są oprócz lotek w hamulce aerodynamiczne — płytowe. Klap brak. Podobnie drewniane jest usterzenie wolnonośne. Stery kryte płótnem. Kadłub zbudowany jest w postaci kratownicy spawanej z rur stalowych i kryty płótnem. Umieszczona pod krawędzią natarcia skrzydeł kabina załogi z miejscami obok siebie wyposażona jest w jednoczęściową osłonę z pleksi otwieraną w przód. Sterowanie z obu miejsc (drążek sterowy rozwidlony). Widoczność z kabiny bardzo dobra. Podwozie stałe, jednokołowe. Koło główne zabudowane jest pod kadłubem, przed środkiem ciężkości i osłonięte częściowo owiewką. Na końcu kadłuba znajduje się małe kółko ogonowe. Ponadto dwa niewielkie kółka osadzone na elastycznych wspornikach pod skrzydłami ułatwiają utrzymanie równowagi na ziemi.

Napęd motoszybowca stanowi silnik tłokowy Sportavia-Limbach (przerobiony silnik VW) o mocy 55 KM, napędzający stałe dwułopatowe śmigło drewniane. Silnik jest wyposażony w elektryczny rozrusznik. (J.S.)

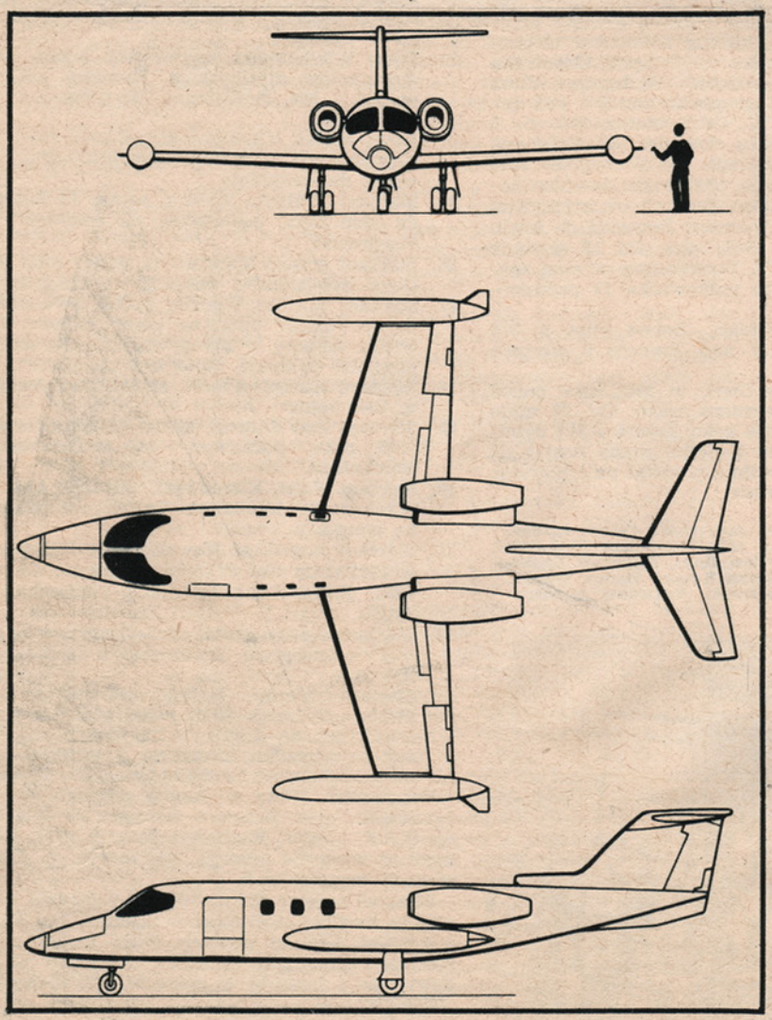
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 15,30 m, długość — 7,50 m, wysokość — 1,85 m, pow. nośna — 17,50 m², wydłużenie — 13,4.
Ciężary: Ciężar własny — 375 kg, ciężar całkowity — 580 kg.
Osiągi (samolotowe): Prędkość max. — 180 km/h, prędkość przelotowa — 150 km/h, prędkość lądowania — 65 km/h, wznoszenie — 1 (2 osoby) — 2,3 (2,0) m/s, pułap — 5 000 m, zasięg — 600 km, rozbieg — 1 (2 osoby) — 150 (200) m, dobieg — 100 m.
Osiągi (szybowcowe): doskonałość max. — 21, opadanie min. — 1 (2 osoby) — 0,95 (1,00) m/s przy prędkości — 65 do 70 km/h.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



GATES LEAR JET-25 C

HISTORIA tego samolotu zaczęła się w Szwajcarii, gdzie w 1960 r. powstało szwajcarsko-amerykańskie towarzystwo lotnicze, które podjęło prace nad projektem dyspozycyjnego samolotu odrzutowego SAAC-23. Po dwóch latach firma została przeniesiona do USA, gdzie przybrała nazwę Lear Jet, a prototyp samolotu oblatany w październiku 1963 r. otrzymał oznaczenie Lear Jet-23. W 1966 r. pojawiły się nowe wersje 24 i 25. Najnowszym typem wytwórni, która z kolei zmieniła nazwę na Gates Lear Jet, jest samolot służbowy 25C, który we wrześniu 1970 r. odbył przelot do Los Angeles — Nowy Jork i z powrotem (2 x 4 025 km) w 11 h 23 min.

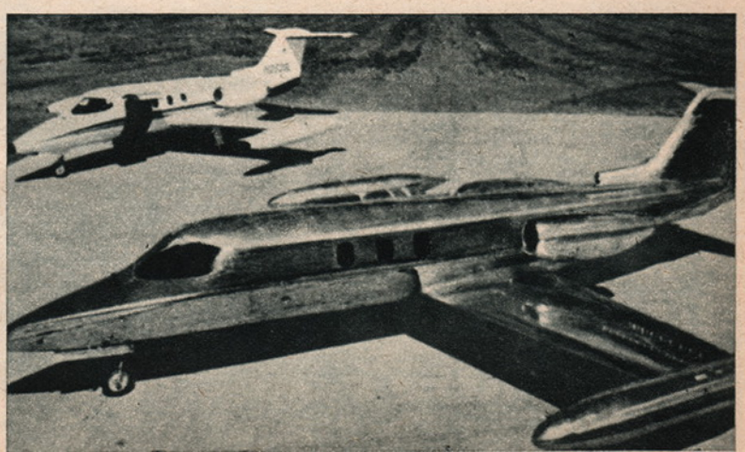
Gates Lear Jet-25C jest 7-miejscowym dwusilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Krótkie trapezowe skrzydła o niewielkim skosie (13°) mają profil laminarny NACA 24A 109. Struktura skrzydeł o konstrukcji „fail-safe" składa się z 8 dźwigarów i 6 żeber w każdej połówce. Pracujące pokrycie jest frezowane chemicznie. Skrzydła wyposażone są w lotki wspomagane spoilerami i jednoszczelinowe klapy wychylane hydraulicznie do 40°. Kadłub konstrukcji półskorupowej, ukształtowany jest zgodnie z „regułą pól". Ciśnieniowa kabina dla 2 osób załogi i 5 pasażerów, położona jest przed, a częściowo nad płatem, gdzie znajduje się obszerny bagażnik dostępny z kabiny. Drzwi z lewej strony otwierają się do góry i na dół. Dolna część tworzy schody. Usterzenie wolnonośne w układzie T. Statecznik poziomy przechodzi w kadłub płetwą grzbietową. Konstrukcja 4-dźwigarowa. Statecznik poziomy przestawiany jest w locie elektrycznie. Stery wyważone statycznie i odciążone aerodynamicznie. Podwozie chowane, z kołem przednim. Zespoły głównego podwozia dwukołowe. Hamulce aerodynamiczne tarczowe z automatami przeciwpoślizgowymi.

Silniki turboodrzutowe GE CJ 610-6 o ciągu 1 340 kG każdy, zabudowane są w gondolach z boków kadłuba. Paliwo umieszczono w zbiornikach na końcach skrzydeł i w zbiorniku kadłubowym. (J.S.)

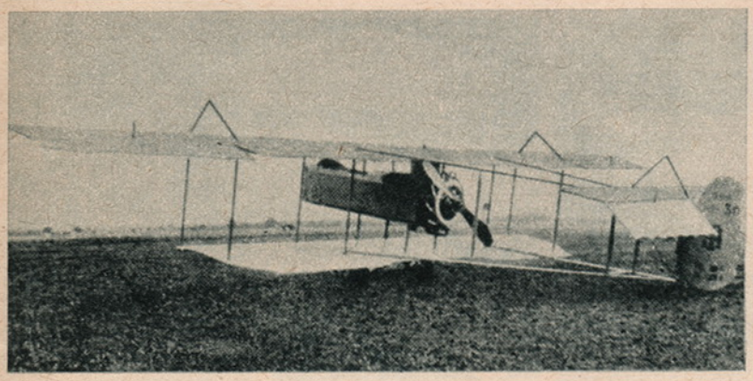
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,84 m, długość — 14,50 m, wysokość — 4,45 m, pow. nośna — 21,53 m², wydłużenie — 5, wymiary kabiny — 5,2 x 1,5 x 4,6 m, pojemność kabiny — 7,85 m³.

Ciężary: Ciężar własny — 3 250 kg, ciężar całkowity — 6 800 kg, ciężary paliwa max. — 3 386 kg.
Osiągi: Prędkość przelotowa max. — 852 km/h (M = 0,81), prędkość min. (klapy; 5 440 kg) — 194 km/h, pułap — 13 700 m, zasięg — 3 560 do 4 100 km, start na 10,5 m — 1077 m, lądowanie znad 15 m (6 000 kg) — 1 131 m, wznoszenie max. — 30,7 m/s.



FARMAN F-30



W grudniu 1915 r. powstał we Francji dwumiejscowy samolot wywiadowczo-bombowy Farman F-30. Samolot ten przede wszystkim był budowany z licencji w rosyjskiej wytwórni „Dux", gdzie wyprodukowano 400 sztuk F-30. Samolot budowany był w odmianach różniących się tępym lub ostrym przodem kadłuba oraz mocą silnika. Był napędzany silnikami Salmson (150 KM, 155 KM i 160 KM). Wersja Farman F-30 bis różniła się od F-30 kolektorem spalin z rurami wydechowymi wyprowadzonymi do góry. We Francji produkowana była odmiana tego samolotu, oznaczona F-40 i jej dalsza wersja F-41. Były one używane przez lotnictwo francuskie, belgijskie, angielskie i amerykańskie.

W grudniu 1917 r. polscy piloci, byli oficerowie rosyjscy utworzyli w Dunajowcach pod Kamieniem Podolskim „I Polski Oddział Awiacyjny Bojowy" wyposażony w 6 samolotów, w tym jeden Farman F-30. W marcu 1918 r., po wykonaniu przelotu w 6 etapach oddział przyłączył się pod Kaniowem do II Korpusu gen. J. Hallera. Wobec grożącego niebezpieczeństwa rozbrojenia Oddziału przez wojsko niemieckie — samoloty otrzymały dodatkowe zbiorniki w górnym płacie, by odlecieć do I Korpusu do Bobrujska. Oddział jednak został 11.V.1918 r. rozbrojony przez Niemców w wyniku ich niespodziewanego ataku.

Farman F-30 był dwumiejscowym dwupłatem drewnianej konstrukcji z pokryciem z płótna. Dźwigary płata z rur stalowych. Pokrycie kadłuba ze sklejki i blachy aluminiowej. Kabiny otwarte. Uzbrojenie — 1 ruchomy k. masz. obserwatora. Silnik gwiazdowy Salmson o mocy 150 KM; śmigło pchające. Zapas paliwa — 200 l. Pokrycie samolotu lakierowane bezbarwnie. Samoloty I Polskiego Oddziału Awiacyjnego Bojowego miały na płatach znaki rosyjskie, a na sterze kierunku część samolotów miała pięcioramienną gwiazdę, zaś część — trupią czaszkę z piszczelami.

DANE TECHNICZNE

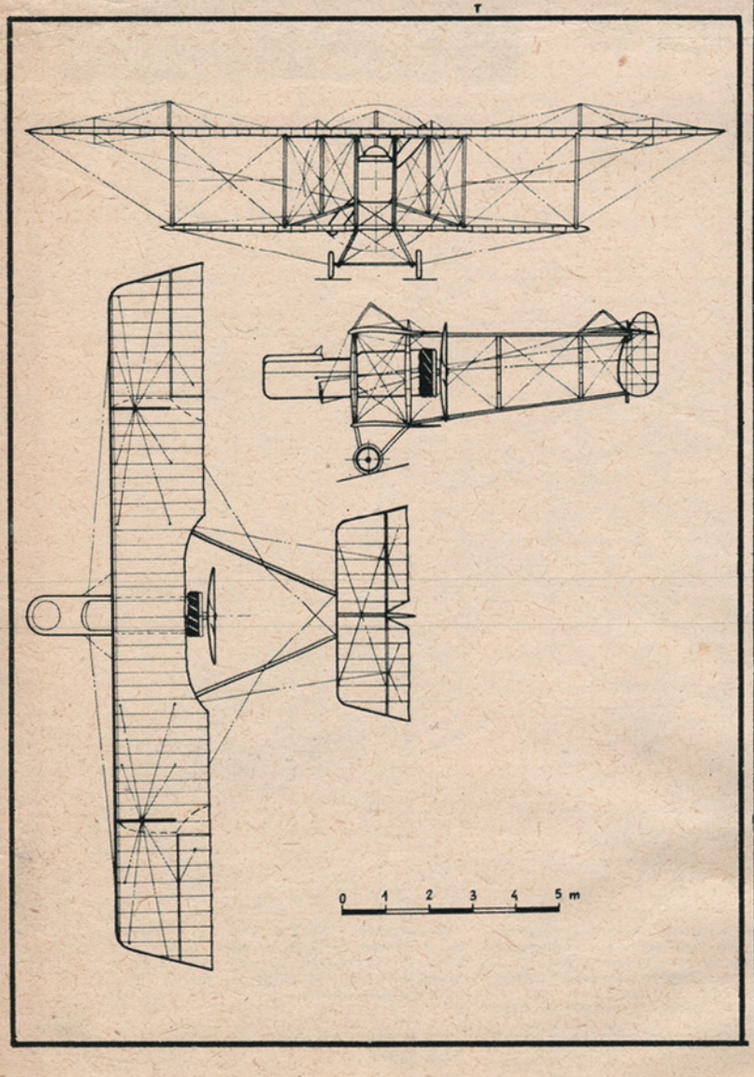
Wymiary: Rozpiętość — 15,8 m, długość — 8,65 m, wysokość — 3,6 m, pow. nośna — 48 m².

Ciężary: Ciężar własny — 830 kg, ciężar użyteczny — 350 kg, ciężar całkowity — 1 180 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 136 km/h, prędkość przelotowa — 100 km/h, prędkość min. — 60 km/h, wznoszenie — 3,1 m/s, pułap — 4 500 m, zasięg — 300 km.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

Na zdjęciu: Samolot lotnictwa rosyjskiego.



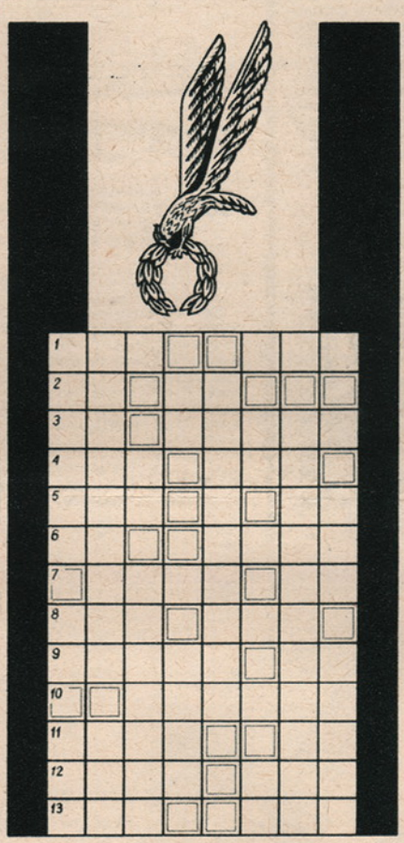
UWAGA AEROKLUBY!

Dorocznym zwyczajem opublikujemy wkrótce listę 10 najlepszych wyników szybowcowych, uzyskanych w roku 1971 przez polskich pilotów. By lista ta wolna była od najmniejszych nawet pomyłek, potrzebna jest nam pomoc wszystkich aeroklubów i ośrodków szybowcowych, a nawet samych pilotów. Jest to jednocześnie nasza gorąca prośba. Pomoc ta winna wyrażać się w przesłaniu pod adresem naszej redakcji wszystkich lepszych wyników, uzyskanych przez pilotów i pilotki poszczególnych aeroklubów w sezonie 1971 zarówno na szybowcach jednomiejscowych, jak dwumiejscowych.

Interesują nas wysokości absolutne i przewyższenia oraz wszystkie konkurencje przelotowe — odległościowe (nawet nie ukończone) i prędkościowe po trasach trójkątnych (100, 200, 300, 400 i 500 km).

Wszystkie listy wyników, przed przesłaniem ich do naszej redakcji, winny być poświadczone przez szefa wyszkolenia lub kierownika jednostki. Termin nadsyłania wyników — 12 stycznia 1971 r. Na kopercie prosimy dopisać: 10 NAJLEPSZYCH WYNIKÓW.

LOGOGRYF



Do logogryfu należy wpisać poziomo trzynaście wyrazów o poniższych znaczeniach. Litery znajdujące się w polach oznaczonych podwójnymi liniami czytane poziomo dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — zespoły samolotu przeznaczone do startu i lądowania; 2 — znana polska pilotka szybowcowa; 3 — urządzenie do zwiększania ciągu silnika turboodrzutowego, przez spalanie dodatkowego paliwa poza turbiną; 4 — konstruktor jednego z najlepszych myśliwców II wojny światowej; 5 — punkt orbity okołoziemskiej satelity, położony najbliżej Ziemi; 6 — nazwa statku księżycowego LM, z drugiej wyprawy załogowej na Srebrny Glob; 7 — znajduje się w nim paliwo; 8 — radziecki pojazd księżycowy; 9 — przyrząd do mierzenia ciśnienia atmosferycznego; 10 — urządzenie wprowadzone na orbitę za pomocą rakiety; 11 — człowiek-ptak, as francuskiego spadochroniarstwa; 12 — nazwa czechosłowackiego samolotu komunikacyjnego typu L-410; 13 — pierwszy poległy lotnik polski w II wojnie światowej.

Opracował: Janusz Palacz

Wśród czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 16 stycznia 1972 r., rozlosowane zostaną nagrody w postaci bonów książkowych.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach.**

ROZWIĄZANIE „CIĄGÓWKI" Z NRU 50 Z 12 GRUDNIA 1971 R.

Hasło: „CZERWONY NAMIOT"

Wyrazy pomocnicze: Czerwonka, Amundsen, Nobile, Edward, dywan, namiar, ratunek, kontroler, ranek, „Krasin".

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Roman Zieliński** — Warszawa, ul. Perzyńskiego 9 m. 1; **Tadeusz Świątczak** — Łódź, ul. Żeromskiego 24 m. 16; **Ryszard Baranowski** — Zagań, ul. Łukasiewicza 10.

POCZTA

P-11 NA WĘGRZECH

Z. Haszczyn — Koszalin. Zdjęcie zamieszczone w „SP" nr 46/1971, a przedstawiające samolot PZL P-11 z węgierskimi znakami cywilnymi, pochodzi z czasopisma „Repüles". Z informacji węgierskiej wynika, że był to polski samolot wojskowy PZL P-11C, który przyleciał 18.IX. 1939 r. do Hajdúböszörmeny pod Debreczynem. Został on przemalowany na kolor czerwono-kremowy i ze znakami HA-NBN był użytkowany w 1942 roku jako samolot holujący szybowce w organizacji lotniczej Müegyetemi Sportrepülöknel. Jego dane: rozpiętość — 10,72 m, długość — 7,55 m, wysokość — 2,85 m, pow. nośna — 17,9 m². Ciężar własny — 1 148 kg, ciężar całkowity — 1 800 kg. Prędkość — 300 km/h. Tyle mówi informacja węgierska. Ale ze zdjęcia wynika, że był to raczej PZL P-11A.

O „Kobuzie" brak dotąd wyczerpujących wiadomości, które pozwoliłyby na opracowanie artykułu. Krótkie wzmianki były już zamieszczane.

ELEKTRYCZNOŚĆ W SAMOLOCIE

Włodzimierz Martyna — Lublin. Wyposażenie elektryczne samolotu B-747 składa się przede wszystkim z 4 generatorów o mocy 60 kW i 2 generatorów pomocniczych o mocy 60 kW (max. 90 kW).

DREWNIANY CZY METALOWY?

Tadeusz J. Drewnik — Warszawa. Jak wykazały najnowsze poszukiwania źródłowe, samolot CANT Z-506B był konstrukcji drewnianej, z pływakami duralowymi. Informacja na ten temat ukaże się niebawem w „SP".

SKOKI I LOTY KOSMICZNE

Marek Harasimowicz — Morąg. A. Shepard i V. Grissom wykonali w 1961 r. w kabinach statków „Merkury" krótkotrwałe loty balistyczne w Kosmos, bez okrążenia Ziemi. Pierwszym astronautą amerykańskim, który okrążył Ziemię był J. Glenn (1962 r.).

RYSUNEK SAMOLOTU

Jacek Michniak — Jodłówka Tuchowska, pow. Tarnów. Rysunek i opis samolotu norweskiego Larsen został zamieszczony w numerze 36 „SP" z 1971 r. Rysunków nie wysyłamy.

ODZNAKA LOTNICTWA SANITARNEGO

„Czy odznaka lotnika sanitarnego (dwa skrzydła i czerwony krzyż) przysługuje wyłącznie pilotom sanitarnym, czy również mechanikom i innym pracownikom lotnictwa sanitarnego?

Chciałbym się ponadto dowiedzieć czy samolotowy pilot sportowy, aby latać na śmigłowcach, musi przejść oddzielne przeszkolenie? — pyta **Jerzy Ziegler z Rawicza.**

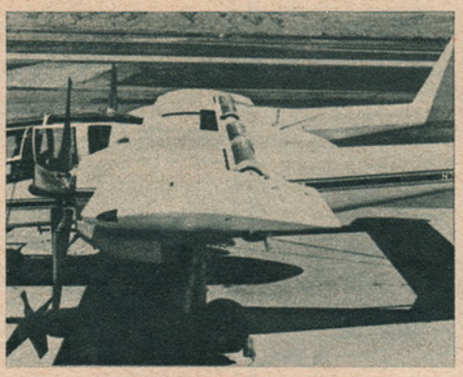
Wspomnianą odznakę nosić mogą wszyscy pracownicy lotnictwa sanitarnego, a więc piloci, mechanicy, lekarze i inni.

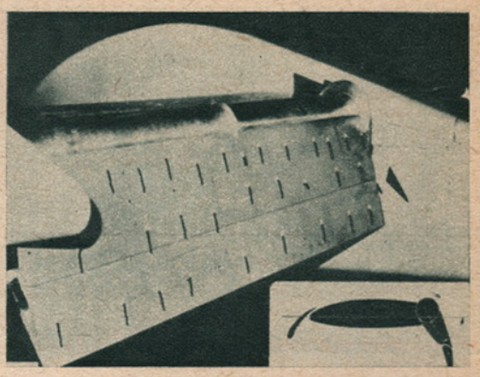
Pilotowanie śmigłowców wymaga specjalnego przeszkolenia.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

MOTOSZYBOWIEC DWUSILNIKOWY

Przed trzema laty podaliśmy w tym miejscu rysunek i opis projektowanego motoszybowca amatorskiego G. Espenlauba T-37. Teraz pokazujemy T-37 w locie. Jest to 1-miejscowy motoszybowiec 2-silnikowy (2 x 26 KM) z płatem o profilu laminarnym. Rozpiętość — 16,8 m, długość — 9,1 m, wysokość — 2,15 m. Ciężar własny — 500 kg, całkowity — 614 kg. Prędkość przelotowa — 170 km/h, wznoszenie — 2 do 4 m/s, opadanie — 0,6 do 0,7 m/s (przy 100 km/h). Rozbieg — 280 m, prędkość startu — 100 do 110 km/h. Klapy skrzydłowe wychylane —15° i 30°. Oblot nastąpił 9.X.1971 r. Doskonałość — 25 do 28 (w locie szybowcowym).



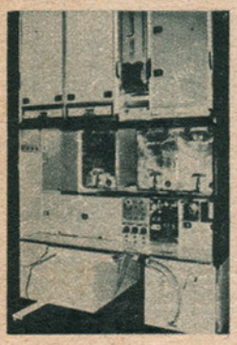


KLAPY Z ROTORAMI

Samolot krótkiego startu i lądowania OV-10A „Bronco" otrzymał do doświadczeń nowe klapy skrzydłowe z wirującymi cylindrami. Dzięki temu możliwe są bardzo duże wychylenia klap bez obawy zerwania opływu.

KUCHNIA SAMOLOTOWA

Pasażerowie samolotów pasażerskich lubią i mogą dobrze zjeść. W olbrzymich samolotach problem szybkiego wyżywienia pasażerów nie jest wcale łatwy do rozwiązania. Oto brytyjska kuchnia pokładowa Taylor przeznaczona dla samolotów B-747, złożona z modułów. Dzięki temu możliwe jest wydanie 335 obiadów w czasie 30 min i 335 napojów w czasie 34 min. Są to rekordowo krótkie czasy obsługi. Moduł kuchenny (jest ich na pokładzie 6) zawiera m. in. piec mikrofalowy przygotowujący posiłek w czasie 45 s, automatyczny podgrzewacz talerzy, 5 wózków dla napojów (z chłodnią). Ciężar wyposażenia kuchennego dla B-747 wynosi ok. 7 ton (2 — 3% ciężaru całkowitego samolotu).



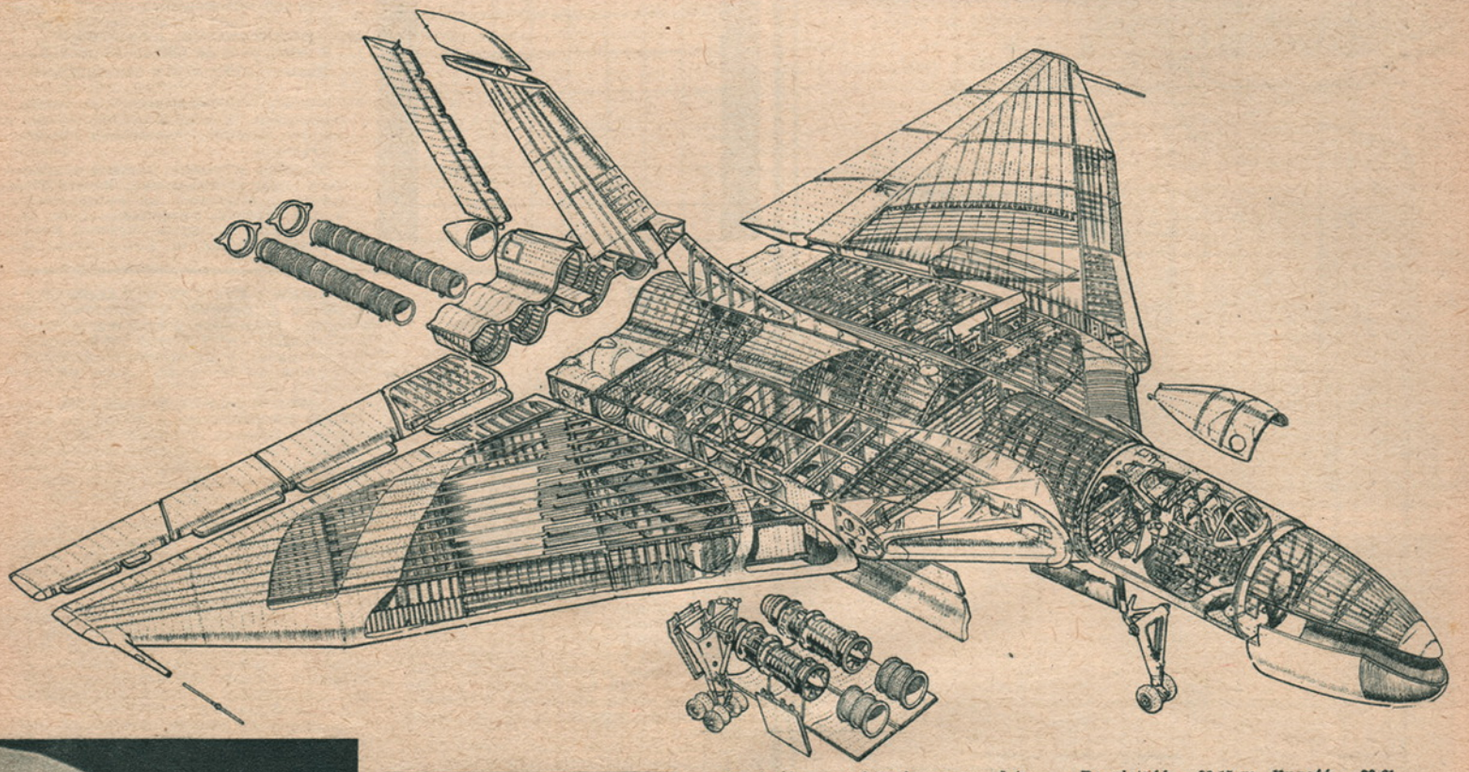
SPADOCHRON HAMUJĄCY

Naddźwiękowy samolot pasażerski „Concorde-002" jest wyposażony w ogonowy spadochron hamujący skracający dobieg, o średnicy 10,8 m; czas jego otwarcia wynosi 2,5 — 3 s.

SIATKA LOTNISKOWA

Do wzmacniania nawierzchni lotnisk trawiastych stosuje się coraz częściej siatki z tworzywa sztucznego (polipropyien) szerokości 7,5 m. Jest to sposób tani, który ponadto nie przeszkadza w rośnięciu trawy, jej koszeniu mechanicznemu i pielęgnacji. Zdał egzamin w różnych warunkach atmosferycznych (np. w wilgoci).

Zdjęcia i rysunki: „Shell Aviation News", „The Aeroplane", „Der Flieger", „Aerokurier".

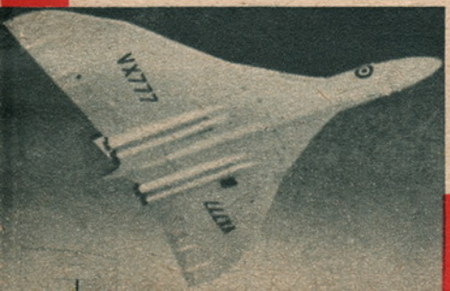


„VULCAN"

Przekrój perspektywiczny przedstawia brytyjski odrzutowy bombowiec strategiczny Avro „Vulcan" B-1. Prototyp był oblatany 30 sierpnia 1952 r. Samolot wszedł do służby w 1960 r. Cztery silniki turboodrzutowe po 4 990 — 6 125 kG ciągu (wersja B-2 z silnikami po 7 710 — 9 072 kG ciągu). Używany do dziś.

Rozpiętość — 30,15 m, długość — 29,61 m, wysokość — 7,93 m, pow. nośna — 330,2 m². Prędkość przelotowa max. M=0,94, pułap — 15 250 m, zasięg — 2 780 do 4 630 km.

Uzbrojenie: 21 bomb po 450 kg lub broń jądrowa.



AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

SKRZYDLATA POLSKA

STYCZEŃ 1972

POMÓŻCIE HARCERZOM-LOTNIKOM

DOTYCHCZAS nie jest rozwiązana sprawa lotnictwa harcerskiego w Polsce. Historia tego lotnictwa w naszym kraju jest bardzo szczytna i wiąże się z wybitnymi jednostkami. Dziś — szczepy i drużyny lotnicze w Polsce pracują samodzielnie, bez żadnej koordynacji i współdziałania. Piękną działalnością może się poszczycić znany w Polsce szczep „Wzlot" z Gdańska, czy szczep krakowski. Ładne tradycje posiada również nasz wrocławski szczep, który wychował takich mistrzów, jak Edward Ligocki.

Aerokluby przychodzą młodzieży z pomocą, lecz pomoc ta ogranicza się głównie do zakładania kół lotniczych czy modelarni, co zresztą czyni również LOK, a także inne organizacje.

Praktyczne szkolenie lotnicze jest dla większości nie tylko harcerzy, lecz również młodzieży, utrudnione z różnych przyczyn, jak np. szczegółowe badania lotniczo-lekarskie w GOBLL, wymagane wykształcenie licealne, odległość od aeroklubów itp. Ponadto aerokluby nie zawsze poświęcają większą ilość czasu tym najmłodszym.

W roku ubiegłym w naszym klubie wyszkoliliśmy dh. Mirosława Rapitę, który miał 14 lat i 11 miesięcy. Mirek lata na „Musze", przy czym „laszował" się wcześniej od swoich starszych kolegów. Miał pozwolenie z Ministerstwa Komunikacji. Takich „Mirków" mogłoby być w Polsce dużo, ale nie wszyscy mają szczęście trafienia do lotnictwa.

Około 10 lat temu w Głównej Kwaterze Harcerstwa istniało Kierownictwo Drużyn Lotniczych. Odbywały się odprawy, narady, organizowano kursy, imprezy itp. W „Skrzydlatej" był specjalny kącik, poświęcony zagadnieniom harcerskim.

Dziś nikt nie interesuje się w harcerstwie zagadnieniami lotniczymi (mowa o instancjach). Aby naprawić istniejący stan rzeczy, **proponujemy zwołanie ogólnopolskiej narady szczepowych i ewentualnie drużynowych lotniczych.** Spotkanie proponujemy na terenie Gdańska, gdzie działa bardzo żywotny szczep. Ponieważ nie wszyscy drużynowi, a tym bardziej zastępowi czy harcerze szeregowi wezmą udział w spotkaniu, proponujemy napisanie odpowiednich uwag, wniosków czy propozycji i przesłanie pod adresem **Harcerski Szczep Spadochroniarzy „Błyskawica" przy Aeroklubie Wrocławskim, Wrocław, ul. Lotnicza 14.** Wnioski te przekażemy na naradzie.

W celu przyjścia z pomocą szerokiemu gronu miłośników lotnictwa, zorganizowaliśmy przy Aeroklubie Wrocławskim i Dzielnicowym Domu Kultury — Harcerską Szkółkę Lotniczą, do której zgłosiło się już w pierwszym okresie 108 kandydatów w wieku od 12 do 16 lat. Zadaniem szkółki będzie dostarczenie pełnowartościowych kadr do dużego lotnictwa. W szkółce skupiliśmy młodzież i dzieci z terenu miasta Wrocławia. Całość podzieliliśmy na 2 drużyny: młodszą i starszą, natomiast w drużynach stworzyliśmy po 2 eskadry: spadochroniarzy i szybowników. Eskadra liczy szereg 5-osobowych kluczy (zastępów).

W szkółce przeprowadzimy wszechstronne szkolenie lotnicze; szybowcowe, spadochronowe (teoria i przygotowanie naziemne), techniczne i popularyzację lotnictwa.

Proponujemy wprowadzenie pośredniego stopnia pomiędzy małym, a dużym lotnictwem w dziedzinie spadochronowej i szybowcowej. Niezależnie od istniejących chwiejnic szybowcowych (nie wiemy zresztą czy w Polsce takie istnieją), proponujemy konstruktorom-amatorom opracowanie urządzenia na wzór link-trenera do nauki pilotażu podstawowego. Przyrząd taki umożliwiłby „latanie" w dni deszczowe i mroźne, gdyż byłby umieszczony w odpowiednim pomieszczeniu. Po ukończeniu kursu teoretycznego, zdobyciu minimum 3 sprawności lotniczych, kursu na tym przyrządzie i wykonaniu 3—5 lotów na „Czapli", kursant otrzymałby odznakę szybowcową z jedną mewką (podkat. „A"). Tego typu szkolenie odmłodzi kadry pilotów i umożliwi rozpoczęcie szkolenia najmłodszym.

Podobne szkolenie można prowadzić w kierunku spadochronowym. Te zagadnienia są m. in. celem naszej szkółki. Zamierzamy opracować sprawności lotnicze, dostosowane do tego typu szkolenia, oraz odznakę skoczka młodzieżowego, która będzie noszona na mundurze harcerskim w miejscu normalnej odznaki spadochronowej. Jednocześnie wzywamy działaczy lotnictwa, ażeby opracowali dostępną broszurę na wzór książeczki wydanej przed kilku laty przez mgra inż. A. Glassa i mgra J. Adamka. Można wraz z broszurą opracować komplet sprawności lotniczych i odznakę szybowcową (spadochronową), którą rozprowadzi referat (sekcja) lotnicza Komendy Chorągwi. Kurs teoretyczny i przygotowanie naziemne można przejść w drużynie lotniczej z dala od aeroklubu regionalnego. W trakcie kursu można zaprosić skoczka czy pilota, który przywiezie spadochron i przeprowadzi dodatkowe zajęcia, natomiast drużyna zorganizuje na wiosnę 2—3 dniowy biwak na terenie aeroklubu, gdzie dokończy szkolenie praktyczne (skoki z wieży, loty na przyrządzie, chwiejnicy i 3—5 lotów za wyciągarką).

Wzywamy wszystkich działaczy harcersko-lotniczych, którzy pracowali przed laty, do nawiązania współpracy. Prosimy druhów: Glassa, Komudę, Wójcika, Wnętrzyckiego, Kudasiewicza, Adamka, Kłosa i innych o przyjście z pomocą młodzieży lotniczej. O współpracę prosimy również Borzęckiego, Kolaka, Dobroczyńskiego i innych konstruktorów - amatorów.

hm RYSZARD KOMOROWSKI
Harcerski Szczep Spadochroniarzy
„Błyskawica" — Wrocław

Zdjęcie: T. Chwałczyk

ŚLADAMI DOBREJ ROBOTY

W ogólnonarodowej dyskusji przed VI Zjazdem Partii nie zabrakło lotników sportowych Ziemi Rzeszowskiej, zrzeszonych w aeroklubach regionalnych w Krośnie, Mielcu, Rzeszowie i Stalowej Woli. Ze zdwojoną energią przystąpili oni do powszechnej w 1971 r. w całym kraju dobrej roboty i gospodarowania. We wszystkich aeroklubach Rzeszowszczyzny w większym niż poprzednio stopniu postawiono na działalność społeczną, znajdując pełne zrozumienie szerokiego aktywu pilotów, skoczków, modelarzy i działaczy lotniczych. Przeanalizowano poprzednie niedociągnięcia, a wyciągnięte wnioski realizowano z powodzeniem w codziennej praktyce. Dobre wyniki w szkoleniu lotniczym i działalności społeczno-politycznej, a także w gospodarowaniu powierzonym majątkiem, nie dały na siebie długo czekać.

Przykładem niech będzie Aeroklub Rzeszowski. M. in. w kołach lotniczych tego aeroklubu powołano do życia 19 nowych eskadr czynów społecznych. Eskadry, pracując na rzecz swoich środowisk, wykonały szereg prac społecznych o łącznej wartości 50 000 złotych. Pracownicy aeroklubu wykonali społecznie prace konserwacyjno-remontowe sprzętu i obiektu wartości ponad 48 000 złotych, a więc o 6 tysięcy więcej niż zobowiązali się. W aeroklubie przyjęto zasadę bezwzględnie oszczędnego gospodarowania przyznanymi środkami na 1971 r. Prowadząc ściśle, bieżące wyliczenia każdego przedsięwzięcia, zdołano nie tylko zrealizować zadanie ale także zlikwidować zadłużenie z 1970 r. w wysokości 130 000 złotych oraz wygospodarować dodatkowe środki, które zużyte będą na zakup materiałów pędnych na 1972 r. Zaplanowane na 1971 r. dochody własne osiągnięto w 140 procentach. Dobrymi rezultatami zakończyło się szkolenie i trening lotniczy.

Nie przerywając wytężonej pracy, szukano jednocześnie lepszych rozwiązań, dyskutowano o nowych możliwościach otwierających się przed lotnictwem, a zawartych w Wytycznych KC PZPR na VI Zjazd Partii. Z działalnością Aeroklubu Rzeszowskiego zapoznano miejscowy Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki. W wyniku tego zrodził się wniosek powołania przy GKKFiT wydziału sportów obronnych, w tym lotniczych, dla usankcjonowania pomocy, jakiej udzielają aeroklubom w działalności sportowej Komitety Kultury Fizycznej i Turystyki.

Tezy przedzjazdowe były przedmiotem wspólnego posiedzenia organizacji partyjnych aeroklubu, LOK-u, PZMOT-u, PTTK i innych. Problematyka pracy aeroklubu i trudności sprzętowe były tematem spotkania przewodniczącego Prezydium WRN, Franciszka Dąbala, z kierownictwem Aeroklubu Rzeszowskiego.

Wszystkie cztery aerokluby Ziemi Rzeszowskiej zainicjowały wreszcie spotkanie z delegatami lotnictwa na VI Zjazd Partii, Józefem Woźniakiem z WSK Rzeszów i Marianem Bednarczykiem z WSK Mielec oraz aktywem partyjnym tych aeroklubów.

Wynikiem spotkania było opracowanie „Materiałów dla delegatów na VI Zjazd Partii w sprawach lotnictwa sportowego". Materiały, opracowane przez Aerokluby Mielecki, Podkarpacki, Rzeszowski i Stalowowolski, zostały doręczone wspomnianym tu delegatom na VI Zjazd PZPR, którzy przedłożyli je Zjazdowi.

„Materiały", przypominające rolę i zadania Aeroklubu PRL, zakończono szeregiem wniosków.

Ważki był głos lotników sportowych Ziemi Rzeszowskiej w dyskusji przed VI Zjazdem PZPR. Niektóre z postulowanych przez nich spraw już zostały rozwiązane. Jest nadzieja, że i pozostałe wnioski znajdą potwierdzenie w nowej praktyce działalności lotniczej. **(h)**

CIG W BŰCKEBURGU

Mgr inż. Ryszard WITKOWSKI
Przewodniczący Komisji Wiropłatowej APRL

MIĘDZYNARODOWA Komisja Wiropłatowa (CIG) odbywa zwykle swe posiedzenia, podobnie jak i inne wyspecjalizowane komisje FAI, w siedzibie Federacji w Paryżu. Ostatnie jednak spotkanie Komisji odbyło się w dniu 20 września ub. r. nie nad Sekwaną, lecz nad Wezerą, w Niemieckiej Republice Federalnej, w małym 13-tysięcznym miasteczku Bückeburg. Ta zmiana miejsca obrad związana była z dopiero co zakończonymi I Śmigłowcowymi Mistrzostwami Świata. Komisja dokonać miała „na gorąco" oceny pierwszego w skali światowej spotkania załóg śmigłowcowych i przygotować wnioski na temat dalszego rozwoju tej nowej dyscypliny sportowej, w celu przedłożenia ich Generalnej Konferencji FAI w Lucernie.

W posiedzeniu udział wzięli delegaci z 5 krajów: Belgii, NRF, W. Brytanii, USA i Polski. Byłem, jak widać, jedynym reprezentantem krajów socjalistycznych i dość nieoczekiwanie spadł na mnie obowiązek wywarcia takiego wpływu na dalszą przyszłość Śmigłowcowych Mistrzostw Świata, aby uczestnictwo w nich krajów naszego obozu nie napotykało na zbyteczne trudności. A pierwsze takie trudności wyłoniły się już przy bilansowaniu mistrzostw nr 1.

I Śmigłowcowe Mistrzostwa Świata były pod wieloma względami imprezą eksperymentalną. To, że doszły one do skutku, było wielką zasługą organizatorów — działaczy Aeroklubu NRF — a szczególnie kierownika referatu śmigłowcowego komisji motorowej Otto Rietdorfa. Gdyby nie jego talent, niewiarygodna energia i zaangażowanie (łącznie z oddaniem na potrzeby I ŚMS samochodów i śmigłowców stanowiących park jego przedsiębiorstwa), nie jestem pewien czy piękna idea światowego spotkania załóg śmigłowcowych nie rozbiłaby się o organizacyjne rafy profesjonalizmu lotnictwa wiropłatowego.

O cóż szło? Ano o to, że w odróżnieniu od innych dyscyplin lotniczych lotnictwo śmigłowcowe nie jest na ogół uprawiane w aeroklubach. APRL nie jest tu żadnym wyjątkiem. Organizując FAI-owską imprezę międzynarodową o randze mistrzostw świata, należało zatem zainteresować nią zarówno prywatnych właścicieli śmigłowców, jak i organizacje lotnictwa zawodowego. Tu zaś w sposób nieunikniony natrafiało się na lotnictwo wojskowe, no i... pojawiały się kłopoty.

Dlaczego np. nie stanęły na starcie zawodowe załogi śmigłowcowe z krajów neutralnych: Szwajcarii, Austrii, Szwecji? Nikt z członków Komisji nie miał co do tego złudzeń: rolę odegrał tu teren mistrzostw, a nawet samo lotnisko Achum k/Bückeburga, na jakim się one odbywały — centralna szkoła śmigłowcowa Bundesluftwaffe.

W I Śmigłowcowych Mistrzostwach Świata, o których Czytelnik znalazł już relacje w poprzednich numerach „Skrzydlatej", udział zadeklarowało 37 załóg złożonych z reprezentantów 11 aeroklubów narodowych: Austrii, Belgii, Brazylii, Danii, Holandii, Kanady, Kolumbii, Luxemburga, NRF, Wielkiej Brytanii i USA. Na starcie stanęło 21 śmigłowców (12 typów), na niektórych z nich latały nawet po 3 załogi. Najlżejszym typem śmigłowca był Hughes 300, ważący w locie z załogą ok. 500 kg, najcięższym był H-34 (Sikorsky S-58) o masie ok. 10 razy większej. Najstarszym śmigłowcem imprezy był Bristol 171 „Sycamore" liczący ponad 20 lat, na którym umiejętności swe demonstrowali członkowie ochotniczej straży pożarnej z Hannoweru. Najnowszym śmigłowcem był Hughes 500, pilotowany przez szefa pilotów f-my Clever-Rietdorf.

Wśród startujących załóg było wielu wojskowych, głównie z NRF i W. Brytanii, sporo śmigłowców nosiło wojskowe znaki rozpoznawcze. Załogi wojskowe wyraźnie górowały poziomem wyszkolenia nad cywilami, szczególnie nad załogami prywatnymi, nic też dziwnego, że zwycięstwo „wojaków" nad nimi było miażdżące. Widać to z czołówki ostatecznej tabeli:

1. Brauer/Köpke — NRF — Alouette II — wojsk.
2. Seifert/Sturz — NRF — Bell 47 G-2 — wojsk.
3. Schlauss/Lehmann — NRF — Hughes 500 — cywil.
4. Preiss/Berg/Hasebrink — NRF — Bell UH-1 — wojsk.

5.—6. Smith/Daniel — W. Bryt. — Hughes 300 — cywil.

5.—6. Hartwigsen (Kaiser) Busenius — NRF — H-34 (S-58) — wojsk.

Taki układ czołówki tabeli, no i wygląd podium w dniu zakończenia I ŚMS, na którym zwycięzcy wystąpili w mundurach swych sił zbrojnych, sprawił, że na posiedzeniu Komisji mieliśmy o czym dyskutować... Występując w imieniu Aeroklubu PRL zwróciłem uwagę, że niedopuszczalne jest w przyszłości, aby w sportowych imprezach FAI podium zwycięzców wyglądało jak... po manewrach. W związku z tym złożyłem dwa formalne wnioski:

1) aby w przyszłych Śmigłowcowych Mistrzostwach Świata FAI załogi reprezentujące aeroklubu narodowe, również te, które złożone będą z zawodowych pilotów wojskowych, występowały po cywilnemu.

2) aby w przyszłych mistrzostwach śmigłowce wojskowe zgłoszone do udziału w zawodach nie występowały z wojskowymi znakami rozpoznawczymi; znaki te powinny być albo zastąpione rejestracją cywilną, albo przysłoniętą flagą narodową.

Przyznać muszę, że wśród uczestników posiedzenia, reprezentujących (oprócz mnie) główne państwa NATO, nie było obrońców militarnego oblicza mistrzostw FAI. Wszyscy rozumieli, że tylko jej „zdemilitaryzowanie" może otworzyć drogę do szerokiego udziału w ŚMS innych krajów. Dlatego wnioski moje zostały przyjęte jednomyślnie.

Dodać trzeba, że sprawa udziału w mistrzostwach zawodników, legitymujących się licencjami wojskowymi, nie była kwestionowana.

Jeśli idzie o ocenę I Śmigłowcowych Mistrzostw Świata pod względem rozegranych konkurencji i sposobów punktowania wyników, to była ona pozytywna. Mistrzostwa wyróżniły przede wszystkim kwalifikacje załóg, pilotów i towarzyszy, a cechy sprzętu stawiały na dalszym planie. Szczególnie jaskrawo zademonstrowane to zostało zajęciem ex aequo 5—6 miejsca przez najlżejszy (Hughes 300) i najcięższy (H-34) śmigłowiec.

Po przeanalizowaniu odbytych I mistrzostw, Komisja zajęła się oczywiście sprawą mistrzostw następnych. Odbędą się one w 1973 roku na terenie W. Brytanii. Bliższe szczegóły tej sprawy, data, miejsce i ramowe warunki uczestnictwa, przedstawione zostaną przez delegację brytyjską na następnym posiedzeniu CIG w lutym 1972 roku.

Sprawa II Śmigłowcowych Mistrzostw Świata w Anglii oczywiście nie zamknęła całości problematyki przyszłości tej imprezy. Podniósł to na posiedzeniu przewodniczący Ralph Alex (USA), kierując na moje ręce sugestię, aby Aeroklub PRL zechciał rozważyć ewentualność urządzenia III Mistrzostw w Polsce. Uzasadniał to tym, że teren naszego kraju jest idealnym dla zapewnienia szerokiego uczestnictwa wszystkich krajów świata, co udowodniły m. in. rekordowe Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie w 1968 r.

Czy dojdzie do organizacji III Śmigłowcowych Mistrzostw Świata w Polsce, pokaże przyszłość. Sprawa jest atrakcyjna, ale zależy ona w niewielkim tylko stopniu do pozytywnego nastawienia APRL. Wydaje się jednak, że w związku z postanowieniem zwiększenia zainteresowania międzynarodowym sportem śmigłowcowym przez aerokluby krajów socjalistycznych (patrz sprawozdanie z moskiewskiego spotkania w nr. 40 „SP" z dn. 3.10.71), rozwojem lotnictwa śmigłowcowego i rolą Polski jako wytwórcy śmigłowców — należy się nad sugestią Alexa poważnie zastanowić. W roku 1975 Mistrzostwa zorganizowane np. we Wrocławiu mogłyby być przecież pięknym fragmentem obchodów XXX-lecia powrotu Ziem Zachodnich do Macierzy!

Angielska załoga Green/Paradine na trasie slalomu w czasie mistrzostw świata w Bückeburgu. U dołu: Śmigłowiec „Hughes 500" wicemistrza świata Schlaussa, podczas akcji ratowniczej, w czasie której należało opuścić „pakiet" z lekarstwami do otworu w dachu. **Zdjęcia — autora**

„WIELKIE SŁOŃCE" dla SZSP

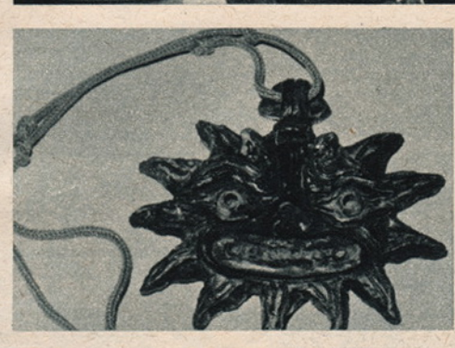
KIEDY przed sześciu laty, w sierpniu, ośmiu skoczków Aeroklubu Warszawskiego opuszczało An-2 nad Zalewem Zegrzyńskim, nikt nie przypuszczał, że ta skromna impreza, nazwana Zawodami Spadochronowymi o Puchar Zalewu Zegrzyńskiego, wejdzie do kalendarza imprez APRL.

Już w roku następnym nad Zalew przybyli zawodnicy z Gdańska, Kielc, Łodzi, Radomia i Wrocławia. W roku następnym impreza rozrosła się jeszcze bardziej. Wtedy to warszawscy spadochroniarze postanowili osobom oraz instytucjom szczególnie zasłużonym dla tych zawodów — przyznać specjalne honorowe odznaczenie. Wykonała je w czynie społecznym rzeźbiarka zaprzyjaźniona z sekcją — **Wiktoria Iljin.**

Ceramiczny wizerunek, wzorowany na odznaczeniach starożytnych Indian, nazwany został „Orderem Wielkiego Słońca".

Pierwsze „Wielkie Słońce" otrzymał inicjator zawodów o Puchar Zalewu Zegrzyńskiego ówczesny instruktor sekcji — **Jerzy Łobodda.** Drugie — przyznano prezesowi Stołecznego Związku Spółdzielni Pracy, członkowi zarządu AW — **Wiesławowi Borzęckiemu.**

Trzeci Order wręczyła delegacja warszawskich spadochroniarzy instytucji sprawującej od sześciu lat patronat nad sekcją — **Stołecznemu Związkowi Spółdzielni Pracy,** podczas ostatniego walnego zebrania SZSP. **(m)**



Z lewej: Tak wygląda Order Wielkiego Słońca. Wizerunek zawieszony na spadochronowej lince, pełnej węzełków, w których zaklęte są prośby spadochroniarzy. Wyżej: Całe zgromadzenie przyjęło wystąpienie spadochroniarzy z poczuciem humoru, co świetnie uwidacznia się na obliczu obecnego prezesa SZSP, przyjmującego Order w imieniu Związku. Zdjęcia: J. Czerniak

Z KOMISJI SZYBOWCOWEJ FAI

PRZED NAMI MISTRZOSTWA ŚWIATA

vršac'72

Dr inż. BOHDAN JANCELEWICZ
Przewodniczący Komisji Szybowcowej APRL

BARDZO pracowicie przebiegały kolejne (11—12 listopada br.) posiedzenia Biura i obrady Komisji Szybowcowej FAI. Piszę posiedzenia, bo w ciągu tych dwóch dni odbyły się aż trzy posiedzenia Biura (i jedno posiedzenie komisji — razem około 14 godzin obrad).

Najwięcej czasu pochłonęły sprawy związane z nadchodzącymi Szybowcowymi Mistrzostwami Świata — Vrsac 1972. Ale po kolei...

W przeddzień posiedzenia Komisji o godz. 14.00 zebrało się po raz pierwszy w nowym komplecie Biuro. Po koleżeńskich przywitaniach, pozdrowieniach, rozpytywaniach o znajomych przyjaciół, przystąpiono do omawiania kolejnych punktów porządku obrad komisji, narzekając na brak wiadomości z Jugosławii. I wówczas w otwartych drzwiach mrocznej, ale „dostojnej" sali Aeroklubu Francji przy Rue de Galilee, ukazała się postać T. Dragovicia, delegata Jugosławii w komisji Szybowcowej FAI, przyszłego kierownika sportowego mistrzostw świata, a za nim masywne sylwetki dwóch panów. Przewodniczący Komisji, Pirat Gehriger, strzelił wzrokiem w stronę drzwi i zaburczał głośno i ponuro: Dragović!!!... Sądząc z wyrazu jego twarzy całe szczęście, że nie powiedział nic więcej, bo na sali była kobieta, Ann Welch. W tym jednym słowie zawarł jednak chyba wszystko, co myślał o dotychczasowym dotrzymaniu zobowiązań przez organizatorów jugosłowiańskich. Potem już uprzejmie powitał delegację i poinformował Biuro o ogólnie korzystnych wrażeniach pobytu w Jugosławii na ubiegłorocznych mistrzostwach i o wyraźnym postępie w pracach przygotowawczych do mistrzostw.

Nareszcie otrzymaliśmy też pierwsze biuletyny informacyjne od Dragovicia. Po ich przerzuceniu, Biuro postanowiło rozpatrzyć je szczegółowiej razem z innymi problemami dotyczącymi mistrzostw świata, a uwagi przekazać Jugosłowianom nazajutrz przed posiedzeniem Komisji.

Następnie — długa dyskusja nad materiałami, jakie mają być przedstawione komisji.

Ciekawsze fragmenty. Nieoczekiwanie kłopotliwym problemem stało się ustanowienie nagrody dla pilota, który w klasie otwartej mistrzostw świata uzyska najlepszy wynik końcowy na szybowcu o rozpiętości nie większej niż 19 m. Zapytany przeze mnie dyrektor generalny FAI Hennecart, co na ten temat sądzi FAI, oświadcza, że FAI nie ma pieniędzy. Jeśli więc puchar fundować będzie organizator, to dlaczego ma to być nagroda FAI? W końcu Hennecart i Gehriger zobowiązali się wydębić z FAI puchar „FAI 19 m Gold Cup", jako nagrodę przechodnią. Na pucharze będą grawerowane nazwiska kolejnych zdobywców, którzy na stałe otrzymają tylko pamiątkowe medale. Dobre i to, choć wśród wielu różnych innych nagród mogłaby FAI zafundować również stały puchar dla szybowników.

Przy omawianiu najnowszego wydania części szybowcowej kodeksu sportowego, wyłoniono kilkanaście nieścisłości i błędów, które należy usunąć. I znowu pojawił się problem możliwości wydawniczych, czytaj finansowych, FAI. A przecież chodzi o wydanie tylko jednej stronicy erraty. Myślę, że może warto uznać to za sygnały świadczące o potrzebie przyjrzenia się gospodarce finansowej FAI.

Następnie rozgorzała dyskusja nad mistrzostwami świata. Najważniejsze sprawy sportowe w tej dyskusji to punktacja — propozycja wprowadzenia „współczynnika dnia" i wniosek NRF o całkowity zakaz lotów w chmurach w czasie mistrzostw świata, od najbliższych począwszy. W sprawach punktacji dyskusja toczyła się nad ogólną zasadą: liniowa czy też kwadratowa lub sześcienna zależność między względnym wynikiem prędkościowym zawodnika (w odniesieniu do wyniku zwycięzcy), a liczbą zdobytych punktów? Dominuje pogląd, że najbardziej sprawiedliwe są jednak systemy liniowe. Umożliwiają ponadto uproszczenie wzorów obliczeniowych, co nie jest bez znaczenia. W sprawie współczynnika dnia, który w NRF jest od pewnego czasu stosowany, nie ma zgodności poglądów. Używany przez szybowników NRF współczynnik oblicza się jako średnią arytmetyczną z wartości punktów zdobytych przez zawodników w danej konkurencji, podzieloną przez 1 000. Przez tę wartość mnoży się (!) następnie punkty zawodników, obliczone bez współczynnika, otrzymując w ten sposób rzeczywiste wartości punktów przyznawanych zawodnikowi. Warto zauważyć, że przy wartości tego współczynnika np. F = 0,5 zwycięzca traci 500 punktów, a ostatni zawodnik, który ma nominalnie np. 100 pkt. — tylko 50. Różnica strat — 450 punktów na niekorzyść lepszego zawodnika. Sprawiedliwie? Czyli ten „współczynnik szczęścia", wyrównujący wyniki konkurencji przypadkowych (jak np. burza na punkcie zwrotnym, który minęło tylko 10% pilotów), może działać jednocześnie jako współczynnik hamujący dla najlepszych pilotów. Dlatego też wyniki najsłabszych pilotów mają rzutować na wyniki najlepszych? Biuro zobowiązuje S. Kuntza do modyfikacji propozycji przed przedstawieniem jej na posiedzeniu komisji.

Następny trudny temat, to loty w chmurach. Aeroklub NRF bardzo stanowczo występuje z wnioskiem o całkowity zakaz lotów w chmurach, argumentując to względami bezpieczeństwa, wynikającymi z braku możliwości szkolenia i treningu. Ale przecież loty w chmurach należą do podstawowego wyszkolenia wszechstronnego wyczynowego pilota szybowcowego w znacznej większości krajów. W niektórych krajach, np. Szwecja, Szwajcaria, jak wynikło z dyskusji, loty w chmurach nawet zwiększają bezpieczeństwo lotów ze względu na trudne górskie tereny. Przy stawianiu wymagań dla pilotów należy więc równać w górę, do lepszych, a właściwa organizacja lotów w chmurach nie należy przecież do zbyt złożonych problemów. Pojawia się też problem kontroli realizacji ewentualnego zakazu. Ze względu na znaczne czasem zmiany wysokości podstawy chmur, prowadzi to w efekcie do konieczności ograniczania wysokości lotu (kontrola barografami!), a więc wpływa na jakość wyników i jest sprzeczna z kodeksem sportowym, znoszącym ograniczenia wysokości meldowania na punktach zwrotnych w przypadku fotograficznej kontroli przelotu. Znowu więc nie osiąga się porozumienia na posiedzeniu Biura. Problem — dla komisji otwarty.

Wreszcie, po przestudiowaniu materiałów dostarczonych przez Aeroklub Jugosławii, Biuro dochodzi do wniosku, że są one niekompletne (np. brak informacji o częstotliwościach radiowych!) i że wymagają one przetłumaczenia z „angielskiego na angielski" — operacji tej podejmuje się Ann Welch. Nie wiadomo też czemu w biuletynach znalazły się całe fragmenty kodeksu sportowego, przepisane w sposób zupełnie bezkrytyczny. Oj, dużo pracy czeka jeszcze sympatycznych Jugosłowian, by do końca grudnia rozesłać poprawione biuletyny do wszystkich aeroklubów narodowych. Biuro dochodzi do wniosku, że nie ma możliwości szczegółowego przedyskutowania materiałów jugosłowiańskich na posiedzeniu komisji. Trzeba przedstawić wniosek w odpowiednie pełnomocnictwa dla Biura i zespołu ekspertów. Napięte terminy nie pozwalają na przesunięcie sprawy do następnego posiedzenia komisji.

W sprawach różnych były dwa wnioski, które w moim przekonaniu nie najlepiej świadczą o rozumieniu sportu przez wnioskodawców. Z drugiej zaś strony wykazały jeszcze raz dużą obiektywność przewodniczącego komisji Gehrigera.

Sprawa pierwsza. Delegat NRF poinformował, że władze Aeroklubu NRF zamierzają przedstawić do zatwierdzenia, jako rekord świata w motoszybownictwie, wynik uzyskany przez jednego z pilotów NRF... no, dość dawno temu. Rozmawialiśmy dalej na ten temat z pewnym zażenowaniem, bo niezgodność z kodeksem sportowym FAI była zbyt oczywista. Sprawa druga. Propozycja włoska, poparta przez NRF, by w konkurencjach mistrzostw świata, poza konkursem, startował amerykański pilot na włoskim motoszybowcu, a może nawet kilku pilotów na motoszybowcach. Dyskusja na ten temat była dłuższa, bo niestety w Marfie był start poza konkursem. Obie sprawy, przedstawione na drugi dzień na posiedzeniu komisji, nie zyskały aprobaty.

Czwartkowe posiedzenie Biura kończy się grubo po 20.00, a nazajutrz już o 9.00 ponownie zbiera się Biuro wraz z delegacją jagosłowiańską na około godzinną dyskusję. Rozmowa, niestety, była dość pobieżna, bo o 10.00 rozpoczęło się posiedzenie Komisji. Dzięki sprawnemu prowadzeniu obrady płyną szybko. Krótka informacja o uwagach do protokołu, o poprawkach do kodeksu (wpływają dodatkowo uzupełnienia) i przechodzimy do dyskusji nad mistrzostwami świata. Informacja o pracy biura, Kuntz referuje znaną propozycję NRF, Dragović uzupełnia informacje o mistrzostwach, de Lange, prezydent OSTIV, w sposób ostry i dość niesmaczny atakuje organizatorów mistrzostw świata za propozycję zorganizowania kongresu OSTIV w Belgradzie, a nie we Vrsac, kilka innych wypowiedzi w dyskusji i wreszcie dochodzi do głosowania. Komisja akceptuje zasadę liniowej punktacji i zatwierdza wprowadzenie współczynnika dnia (jeden głos przewagi). Wprawdzie współczynnik ten będzie obliczany tylko z wyników pierwszych 25% pilotów i będzie stosowany tylko wówczas, gdy jego wartość będzie mniejsza niż 0,8. To już pół biedy, ale jednak...

W wyniku głosowania zdecydowanie odrzucony został projekt zakazu lotów w chmurach. A więc we Vrsac walka o tytuły będzie zacięta. Do sprawy lotów w chmurach postanowiono wrócić po doświadczeniach jugosłowiańskich.

W sprawach różnych, poza już wymienionymi, dłuższe przemówienie wygłosił delegat Danii, który przedstawił bardzo trudną sytuację szybownictwa w tym kraju ze względu na ruch lotniczy. Problem ten powinien, jego zdaniem, bardziej zainteresować FAI, gdyż w niedalekiej przyszłości może stać się problemem światowym. Jeszcze kilka drobnych spraw i ustalamy następne posiedzenie komisji na 5 lutego 1972 r. w Paryżu (jako, że polską „propozycję" odbycia posiedzenia w Miami na Florydzie akceptuje tylko przewodniczący komisji Gehriger).

Po zakończeniu prac komisji, część Biura udała się do pobliskiego baru na przekąskę fundowaną przez Pirata Gehrigera, jako „wykwintny obiad w ekskluzywnym lokalu". Tam trochę rozmów o kłopotach z mistrzostwami świata, znowu rozpytywanie o znajomych, o „Oriony" i „Jantary", o wyniki szybowcowe (chyba czytają „Skrzydlatą"!).

Wracamy do pracy. Znowu przez ponad trzy godziny ścierały się poglądy, aż opracowano końcowy tekst rozdziału regulaminu mistrzostw świata pt. „Punktacja" i zredagowano angielski tekst biuletynów, które mamy otrzymać do końca grudnia.

Mocno zmęczony wróciłem do hotelu, by nazajutrz, po prawie całodziennym spacerze po Paryżu, znaleźć się na lotnisku Le Bourget. Tam czekało mnie niespodziewane, ale bardzo miłe spotkanie z Irkiem Kucharskim, szybownikiem i instruktorem społecznym (kiedyś etatowym w Aeroklubie Warszawskim), który jako drugi pilot prowadził do Warszawy samolot PLL LOT Tu-134. Wróciło wiele wspomnień i wrażeń. Było to bardzo przyjemne zakończenie całej podróży. Dziękuję.

Rys. W. Fuglewicz

BIULETYN SPORTOWY APRL NR 472, 473, 474

DIAMENTY ZA PRZEWYŻSZENIE 5000 m

13 (463)	Tomasz Kawa	—	5050 m	(1.08.1971)
14 (464)	Janusz Krasicki	—	6200 m	(29.07.1971)

DIAMENTY ZA PRZELOT PO TRASIE ZAMKNIĘTEJ 300 km

1 (959)	Augustyn Połomski	—	305 km	(24.05.1964)
2 (960)	Anna Przybyła	—	312 km	(6.06.1971)
3 (961)	Ryszard Jaworz	—	311 km	(9.05.1971)
4 (962)	Ryszard Skrzypaczak	—	305 km	(10.05.1971)
5 (963)	Janusz Centka	—	326 km	(11.05.1971)
6 (964)	Józef Wójtowicz	—	305 km	(13.05.1971)
7 (965)	Bogusław Pudzianowski	—	306 km	(3.06.1971)
8 (966)	Andrzej Urbański	—	312 km	(18.07.1971)
9 (967)	Andrzej Kanigowski	—	312 km	(23.07.1971)
10 (968)	Wacław Sieczkowski	—	312 km	(24.07.1971)
11 (969)	Stanisław Kolasa	—	311 km	(25.07.1971)
12 (970)	Franciszek Gregorczyk	—	311 km	(25.07.1971)
13 (971)	Andrzej Strzyżewski	—	310 km	(25.07.1971)
14 (972)	Andrzej Stefko	—	342 km	(25.07.1971)
15 (973)	Andrzej Górnicki	—	310 km	(27.07.1971)
16 (974)	Zbigniew Dąbski	—	312 km	(27.07.1971)

DIAMENTY ZA PRZELOT 500 km

9 (313)	Marian Felczykowski	—	506 km	(10.05.1971)
10 (314)	Jerzy Rucz	—	502 km	(17.07.1971)
11 (315)	Jan Dzierżanowski	—	502 km	(17.07.1971)
12 (316)	Tadeusz Kowalski	—	519 km	(17.07.1971)
13 (317)	Jan Spałek	—	527 km	(17.07.1971)
14 (318)	Jerzy Cieszyński	—	525 km	(17.07.1971)
15 (319)	Tomasz Kawa	—	506 km	(17.07.1971)
16 (320)	Jerzy Musiał	—	537 km	(17.07.1971)
17 (321)	Zenon Mazurek	—	552 km	(17.07.1971)
18 (322)	Zbigniew Brzostowski	—	556 km	(17.07.1971)
19 (323)	Andrzej Micza	—	538 km	(17.07.1971)
20 (324)	Jacek Jaśkiewicz	—	537 km	(17.07.1971)
21 (325)	Zbigniew Szczepański	—	531 km	(24.07.1971)
22 (326)	Jan Trojanowski	—	550 km	(25.08.1971)
23 (327)	Stanisław Wróbel	—	502 km	(9.08.1971)
24 (228)	Jerzy Szempliński	—	525 km	(9.08.1971)
25 (329)	Tadeusz Jacniacki	—	525 km	(9.08.1971)
26 (330)	Jerzy Grudziński	—	518 km	(9.08.1971)
27 (331)	Henryk Świerczewski	—	506 km	(9.08.1971)
28 (332)	Henryk Wójcikiewicz	—	517 km	(16.08.1971)
29 (333)	Janusz Centka	—	527 km	(17.08.1971)
30 (334)	Wiesław Gronowski	—	534 km	(24.08.1971)
31 (335)	Andrzej Czubiński	—	514 km	(25.08.1971)
32 (336)	Marian Makowski	—	526 km	(9.08.1971)
33 (337)	Jerzy Świgoń	—	518 km	(9.08.1971)
34 (338)	Andrzej Wilkowski	—	507 km	(9.08.1971)
35 (339)	Wiesława Bortel	—	504 km	(9.08.1971)
36 (340)	Wiesław Lichnowski	—	510 km	(15.08.1971)
37 (341)	Andrzej Bański	—	510 km	(15.08.1971)
38 (342)	Jerzy Głowacki	—	510 km	(15.08.1971)
39 (343)	Zdzisław Bylok	—	555 km	(15.08.1971)
40 (344)	Bogdan Tomicki	—	508 km	(15.08.1971)
41 (345)	Henryk Dawiec	—	510 km	(15.08.1971)
42 (346)	Zofia Gadomska	—	522 km	(15.08.1971)
43 (347)	Piotr Rudomino	—	518 km	(9.08.1971)

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

14 (801)	Augustyn Połomski	—	5020 m,	305 km	(14.11.1970)
15 (802)	Józef Wójtowicz	—	3055 m,	305 km	(13.05.1971)
16 (803)	Jan Wisełka	—	4350 m,	317 km	(17.07.1971)
17 (804)	Edward Michalik	—	5200 m,	342 km	(18.07.1971)
18 (805)	Janusz Krasicki	—	6200 m,	313 km	(29.07.1971)
19 (806)	Henryk Kossakowski	—	3275 m,	312 km	(5.08.1971)
20 (807)	Andrzej Bylok	—	3250 m,	410 km	(6.08.1971)
21 (808)	Roman Kościelny	—	3100 m,	320 km	(6.08.1971)
22 (809)	Henryk Berbeć	—	3250 m,	312 km	(6.08.1971)
23 (810)	Zofia Koziak	—	5550 m,	320 km	(9.08.1971)
24 (811)	Urszula Kandziora	—	3150 m,	320 km	(9.08.1971)

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

45 (3778)	Zdzisław Staszewski	—	5 h 39 min,	1175 m,	77 km	(6.07.1971)
46 (3779)	Andrzej Grzegorek	—	5 h 40 min,	1450 m,	108 km	(17.07.1971)
47 (3780)	Andrzej Siedlecki	—	5 h 46 min,	1465 m,	65 km	(17.07.1971)
48 (3781)	Piotr Rączkowski	—	5 h 21 min,	1250 m,	92 km	(20.07.1971)
49 (3782)	Władysław Begiedzia	—	5 h 28 min,	1200 m,	65 km	(23.07.1971)
50 (3783)	Ryszard Zagończyk	—	5 h 07 min,	1450 m,	79 km	(23.07.1971)
51 (3784)	Maciej Lorkowski	—	5 h 52 min,	1150 m,	84 km	(23.07.1971)
52 (3785)	Jerzy Falkiewicz	—	5 h 24 min,	1400 m,	67 km	(23.07.1971)
53 (3785)	Piotr Powiecka	—	5 h 30 min,	1225 m,	51 km	(24.07.1971)
54 (3787)	Zdzisław Zabiełło	—	5 h 36 min,	1450 m,	75 km	(24.07.1971)
55 (3788)	Mirosława Martyniec	—	5 h 20 min,	1450 m,	55 km	(24.07.1971)
56 (3789)	Antoni Kuźmiński	—	5 h 35 min,	1300 m,	71 km	(24.07.1971)
57 (3790)	Helena Pelc	—	5 h 32 min,	1850 m,	72 km	(24.07.1971)
58 (3791)	Małgorzata Sokołowska	—	5 h 43 min,	1200 m,	84 km	(25.07.1971)
59 (3792)	Andrzej Filczek	—	5 h 11 min,	1450 m,	55 km	(25.07.1971)
60 (3793)	Zbigniew Musiał	—	5 h 05 min,	1450 m,	51 km	(26.07.1971)
61 (3794)	Grzegorz Zeman	—	5 h 19 min,	1200 m,	51 km	(26.07.1971)
62 (3795)	Jerzy Brejza	—	5 h 17 min,	1400 m,	51 km	(26.07.1971)
63 (3796)	Andrzej Zagórski	—	5 h 06 min,	1150 m,	84 km	(26.07.1971)
64 (3797)	Eugeniusz Drzymulski	—	5 h 24 min,	1050 m,	63 km	(26.07.1971)
65 (3798)	Marek Segit	—	5 h 22 min,	1700 m,	63 km	(27.07.1971)
66 (3799)	Jan Kołodziej	—	5 h 11 min,	1100 m,	52 km	(8.07.1971)
67 (3800)	Grażyna Konieczek	—	5 h 45 min,	1100 m,	53 km	(9.07.1971)
68 (3801)	Daniel Witacki	—	6 h 13 min,	1600 m,	92 km	(10.07.1971)
69 (3802)	Eugeniusz Trochimowicz	—	5 h 01 min,	1150 m,	63 km	(14.07.1971)
70 (3803)	Marian Sadowski	—	5 h 03 min,	1100 m,	52 km	(15.08.1971)
71 (3804)	Henryk Żuk	—	5 h 05 min,	1300 m,	55 km	(19.07.1971)
72 (3805)	Stefan Kuczyński	—	5 h 45 min,	1150 m,	55 km	(19.07.1971)
73 (3806)	Jan Romeyko	—	5 h 11 min,	1200 m,	126 km	(7.05.1971)
74 (3807)	Leszek Dunowski	—	5 h 34 min,	1125 m,	232 km	(7.05.1971)
75 (3808)	Michał Krywieńko	—	5 h 42 min,	1450 m,	96 km	(8.06.1971)
76 (3809)	Zbigniew Rauch	—	5 h 01 min,	1100 m,	100 km	(8.06.1971)
77 (3810)	Elżbieta Markiewicz	—	5 h 10 min,	1235 m,	58 km	(19.07.1971)
78 (3811)	Krzysztof Marach	—	5 h 21 min,	1160 m,	51 km	(23.07.1971)
79 (3812)	Ryszard Łukasiewicz	—	5 h 10 min,	1400 m,	53 km	(24.07.1971)
80 (3813)	Tadeusz Mach	—	5 h 26 min,	1650 m,	51 km	(17.05.1971)
81 (3814)	Piotr Pieczyński	—	5 h 47 min,	1675 m,	150 km	(24.07.1971)
82 (3815)	Roman Dawidziak	—	5 h 13 min,	1150 m,	53 km	(24.07.1971)
83 (3816)	Andrzej Międlor	—	5 h 20 min,	1500 m,	53 km	(25.07.1971)
84 (3817)	Marian Jużków	—	5 h 20 min,	1400 m,	58 km	(25.07.1971)
85 (3818)	Krystyna Mędrzycka	—	5 h 40 min,	1050 m,	77 km	(25.07.1971)
86 (3819)	Jan Plaskacz	—	5 h 20 min,	1310 m,	53 km	(25.07.1971)
87 (3820)	Jerzy Królikowski	—	6 h 20 min,	1100 m,	77 km	(25.07.1971)
88 (3821)	Andrzej Kuźma	—	5 h 20 min,	1225 m,	75 km	(25.07.1971)
89 (3822)	Jan Owedyk	—	5 h 22 min,	1130 m,	58 km	(25.07.1971)
90 (3823)	Tadeusz Nawój	—	5 h 17 min,	1650 m,	54 km	(29.07.1971)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
płk dypl. STANISŁAW MILER

Wkładka do numeru 2 (1070) z 9 stycznia 1972 r. tygodnika „Skrzydlata Polska". Redaguje zespół „Skrzydlatej Polski" przy współpracy z Aeroklubem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

KOMISJE SPECJALNOŚCIOWE

SZYBOWCOWA

BOGATĄ tematykę miało ostatnie posiedzenie Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL, które pod przewodnictwem dra inż. Bohdana Jancelewicza odbyło się 16 grudnia ub. roku w Warszawie. W zebraniu wziął udział sekretarz generalny APRL, płk dypl. Stanisław Miler.

Obrady rozpoczęły się od sprawozdania naszego delegata dra inż. Bohdana Jancelewicza z niedawnego posiedzenia Biura i Komisji Szybowcowej FAI (której nasz przedstawiciel jest wiceprzewodniczącym) w Paryżu. Ponieważ omawiane tam problemy mistrzostw świata w Jugosławii z pewnością interesują też naszych Czytelników — sprawie tej poświęcamy specjalną publikację we wkładce (strona III).

Kierownik Aeroklubu Grudziądzkiego Józef Sitarski złożył sprawozdanie z działalności klubu oraz ośrodka szybowcowego w Lisich Kątach, a następnie zapoznał członków Komisji z zamierzeniami na rok bieżący. Z przyjemnością przekazujemy wszystkim młodym szybownikom wiadomość, że już **od 1 maja br. Lisie Kąty przyjmują na turnusy szkoleniowe pilotów szybowcowych, którym brakuje warunków do srebrnej odznaki bądź uprawnień do II klasy.** Turnusy w maju, czerwcu i wrześniu przeznaczone są głównie dla pilotów pracujących zawodowo, a wakacyjne — dla uczniów i studentów. Oczywiście Lisie Kąty nie rezygnują z organizacji lotów wyczynowych, jeśli na turnusach będą odpowiednio zaawansowani piloci.

Szef wyszkolenia CWL Leszno Józef Dankowski omówił ubiegłoroczny dorobek szybowcowy Centrum. Osiągnięty dorobek znacznie przewyższa wyniki z ubiegłych lat, a także — zwłaszcza w liczbach wylatanych godzin i kilometrów przelotów — zdecydowanie góruje nad rezultatami uzyskanymi w aeroklubach regionalnych.

Oddzielnym i nader szerokim problemem jest dalszy rozwój szybownictwa w Centrum, ponieważ — zdaniem Komisji — nie może on ograniczać się tylko do samego wyczynu. Sprawie tej poświęcimy oddzielną publikację, w której również obszerniej i analitycznie przedstawimy ubiegłoroczne osiągnięcia CWL Leszno.

Kierownik ekipy polskiej na Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Jugosławii Tadeusz Rejniak, trener Józef Dankowski i szef techniczny inż. Janusz Becker przedstawili Komisji aktualny stan prac przygotowawczych. Biegną one zgodnie z harmonogramem, choć problemów i kłopotów jest niemało. Na przykład gospodarze jugosłowiańscy wyznaczyli bardzo wysokie (niestety obowiązkowe) koszty utrzymania uczestników mistrzostw (12 dolarów USA od osoby dziennie). Nasze szybowce pojadą na nowych wozach transportowych za „Nysami". Skonkretyzowany też jest plan przygotowań pilotów — Henryka Muszczyńskiego, Stanisława Kluka, Franciszka Kępki i Jana Wróblewskiego. Ich pomocnikami będą Andrzej Kmiotek i Czesław Bednarski.

Komisja Szybowcowa APRL wyłoniła spośród swoich członków zespół pod przewodnictwem dra inż. Bohdana Jancelewicza, który to zespół opracuje program perspektywiczny rozwoju szybownictwa w naszym kraju. Ma być to wszechstronny program obejmujący zarówno problemy techniczno — sprzętowe, jak też szkoleniowe, wyczynowe, prawne itd. Zespół będzie wdzięczny wszystkim terenowym działaczom szybowcowym, którzy zechcą — na adres redakcji „Skrzydlatej Polski" — nadesłać swoje uwagi bądź propozycje, które mogłyby być wykorzystane przy określaniu dalszych dróg rozwoju szybownictwa.

Komisja jednogłośnie zaaprobowała propozycję, aby medal im. Czesława Tańskiego za rok 1971 otrzymał wicemistrz Polski i zwycięzca zawodów na Węgrzech, były mistrz kraju Henryk Muszczyński.

Komisja omówiła propozycję trenera Dankowskiego w sprawie dokooptowania do kadry narodowej pilotek i pilotów, których osiągnięcia zasługują na wyróżnienie. Komisja postawiła wniosek, aby poza pilotami, którzy zajęli czołowe miejsca na mistrzostwach, ZG APRL powołał do kadry Adelę Dankowską i Pelagię Majewską, Edwarda Popiołka, Henryka Poźniaka, Mirosława Królikowskiego, Stanisława Wujczaka, Stanisława Zientka i Edwarda Makulę.

Komisja aprobowała wnioski Aeroklubu Pomorskiego i Włocławskiego o nadanie tytułów Mistrza Sportu następującym członkom tych klubów: Marianowi Felczykowskiemu, Andrzejowi Kalinowskiemu oraz Aleksandrowi Wasiakowi.

Tadeusz Rejniak poinformował Komisję o planowanych na rok bieżący kontaktach zagranicznych w szybownictwie. Jak wynikało z tej informacji, możemy się spodziewać, że nasi reprezentanci wystąpią na mistrzostwach juniorów i kobiet w Niemieckiej Republice Demokratycznej, na mistrzostwach mężczyzn i kobiet w Czechosłowacji, na mistrzostwach Rumunii oraz — ewentualnie — w Związku Radzieckim. Na naszych zawodach i obozach falowych będziemy gościć szybowników z NRD, Węgier, Czechosłowacji i Rumunii. Jak z tego widać, niezależnie od mistrzostw świata, sezon międzynarodowych kontaktów zapowiada się interesująco. Kandydatów na poszczególne wyjazdy za granicę Komisja jeszcze nie typowała.

Następne posiedzenie Komisji Szybowcowej APRL odbędzie się w końcu stycznia br. (pj)

SAMOLOTOWA

W drugim półroczu 1971 r. odbyły się trzy posiedzenia Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL (29 lipca, 3 listopada i 3 grudnia). Do spraw bieżących omawianych w tym okresie należały m. in. przygotowanie i ocena mistrzostw Polski, sprawozdanie z zagranicznych startów naszych reprezentantów, ocena działalności wyszkoleniowej i sportowej w 1971 r. oraz wynikające z tego wnioski na najbliższy sezon, propozycja składu osobowego nowej kadry narodowej i omówienie kalendarza imprez na 1972 r.

Wiele czasu poświęcono analizie bezpieczeństwa lotów. Komisja uznała za niezbędne zwrócenie większej niż dotąd uwagi na działalność profilaktyczną, która przyczynić się powinna do podniesienia bezpieczeństwa latania. Sporo krytycznych uwag padło tu pod adresem personelu etatowego aeroklubów, na którym przede wszystkim ciąży odpowiedzialność za bezpieczeństwo na ziemi i w powietrzu. Tolerancyjność wobec naruszających dyscyplinę lotniczą, niedostateczna znajomość zarządzeń i przepisów, niepełne przygotowanie zawodowe, daleka od doskonałej organizacja lotów, słaba dyscyplina lotnicza, to najważniejsze z niedociągnięć.

Postulowano m. in., aby zapewnić instruktorom możliwość podwyższania kwalifikacji zawodowych, dążyć do zwiększenia autorytetu kadry zawodowej, opracować poradnik dla pilotów i instruktorów, w którym zawarte byłyby także sposoby postępowania w szczególnych przypadkach, wzmocnić dyscyplinę lotniczą.

W ramach dyskusji przedzjazdowej Komisja Samolotowa opracowała szereg wniosków dotyczących samolotowej działalności technicznej, szkoleniowej i propagandowej. Oto niektóre z tych wniosków: zapewnić aeroklubom samoloty szkolno-treningowe i akrobacyjne; zweryfikować zapasy magazynowe i upłynnić zbędne zapasy; podnieść bezpieczeństwo latania m. in. poprzez wyczulenie personelu latającego i technicznego na stan techniczny sprzętu; dokonać zmian w szkoleniu samolotowym w Aeroklubie PRL w kierunku zbieżnym z potrzebami cywilnego lotnictwa zawodowego; zwiększyć wydatki środków finansowych na działalność wyszkoleniowo - sportową kosztem działalności administracyjnej, w tym funduszu płac; przeznaczyć odpowiedni resurs na sprzęcie latającym i kołowym oraz niezbędne środki finansowe dla celów propagandowych; nadać propagandzie lotniczej większą niż dotąd rangę oraz oprzeć ją na szerokim aktywie pracowników i członków aeroklubu; dołożyć wszelkich starań dla zwiększenia liczebności członków aeroklubu. **(kh)**